فوٹوگرافس بشکریہ :

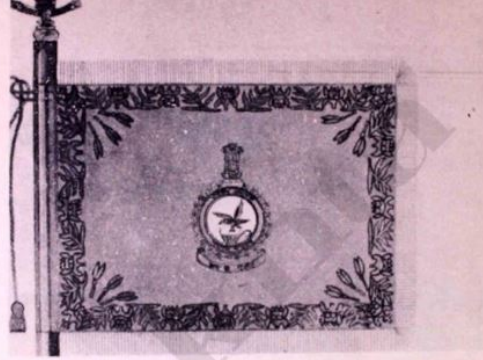
ڈارکیٹوریٹ آف پبلک ریلیشنز، منسٹری آف ڈفنس

(1901) 1979

OUR AIR FORCE (Urdu)

قیمت 1/50

This book has been published on the paper supplied through the Government of India at concessional rates.

Published by the Director, National Book Trust, India, A-5, Green Park, New Delhi-110016 and printed at Rekha Printers Private Limited, New Delhi-110020.

نہرو بال پستکالیہ — 42

NEHRU BAL PUSTAKALAYA

ہماری ہوائی فوج

مصنف
سی، ایل، پراوڈفٹ

مترجم
بشمبر ناتھ

نیشنل بک ٹرسٹ، انڈیا، نئی دہلی 110016

ہماری ہوائی فوج

3 ستمبر 1965

وقت —— صبح تڑکے سے کچھ پہلے۔
جگہ —— جموں میں کسی جگہ انڈین ایرفورس کے ایک لڑاکا اسکواڈرن کا وہ کمرہ جہاں پائلٹوں کو ضروری ہدایات دی جاتی ہیں۔

دو روز پہلے پاکستانی فوجوں نے انفنٹری، ٹینکوں اور ہوائی جہازوں کی مدد سے سرحد کی طرف سے حملہ کر دیا تھا۔ جب بھی انڈین ایرفورس کے ہوائی جہاز ان کا مقابلہ کرنے کے لیے جاتے تھے پاکستانی ہوائی جہاز اپنی سرحدوں میں واپس چلے جاتے تھے لیکن آج کچھ اور ہونے والا تھا۔

ہندوستانی لڑاکا اسکواڈرن کے ونگ کمانڈر نے اپنے افسروں سے کہا: "اگر آج بھی پاکستانی ہوائی جہازوں نے مقابلہ نہ کیا تو ہم انھیں لڑائی کے لیے مجبور کریں گے۔ آج تم اپنے ہوائی جہاز لے کر پہلے سے ہی فضا میں پہنچ جاؤ اور جب پاکستانی ہوائی جہاز آئیں تو انھیں جہنّم میں پہنچا دو۔"

ہماری کہانی اپریل 1965 سے شروع ہوتی ہے جب پاکستانی فوجی دستوں نے مغربی

سرحد پر واقع رن کچھ میں گھس پیٹھ شروع کر دی تھی۔ انھوں نے کشمیر کی وادی میں بھی چھاپہ مار فوجی بھیجے تھے تاکہ وہاں پر گڑبڑ پھیلائی جائے۔ 48-1947 میں پاکستان نے کشمیر پر حملہ کر کے اِسے طاقت کے زور سے حاصل کرنا چاہا تھا لیکن ناکام رہا تھا۔ اسی وقت سے پاکستان نے سرحدوں پر برابر کشیدگی قائم کی ہوئی ہے۔ اس مرتبہ بھی پاکستان نے رن کچھ اور جموں کشمیر میں گڑبڑ اس لیے پھیلائی تھی کہ جنگ چھڑ جائے لیکن اس کی یہ کوشش بھی بیکار ثابت ہوئی۔ آخر مجبور ہو کر پاکستانی فوج نے جموں کی سرحد پار کر لی اور چھمب کے علاقے میں آگے بڑھنا شروع کر دیا۔ اِن کا ارادہ یہ تھا کہ وہ اُس بڑی سڑک کو کاٹ دیں جو شمالی جموں کو باقی بھارت سے ملاتی تھی۔

یہ حملہ یکم ستمبر کو کیا گیا تھا اور اس میں انفنٹری کے فوجیوں کی بھاری تعداد کے ساتھ تقریباً ایک سو ٹینکوں اور پاکستانی ایرفورس کے ہوائی جہازوں نے بھی حصّہ لیا تھا۔ پوری طرح مسلح یہ ہوائی جہاز جدید قسم کے جیٹ سپر سانک (آواز کی رفتار سے تیز) لڑاکا بمبار ایف 86 سیبر تھے۔ پاکستان نے ان ہوائی جہازوں کو غیر ملکیوں سے حاصل کیا تھا۔ پاکستانیوں نے اپنے بڑھیا ہوائی جہازوں اور بہتر ایرفورس کے گھمنڈ میں بھارتی ہوابازوں کو خوف زدہ کرنے کی کوشش کی تھی لیکن بھارتی پائلٹ اتنی آسانی سے ڈرنے والے نہیں تھے۔

یکم ستمبر کی صبح کو سورج نکلنے سے کچھ ہی دیر پہلے اسکواڈرن لیڈر ٹریور کیلر کی رہنمائی میں نیٹ (Gnat) ہوائی جہازوں کی ایک ٹکڑی نے اُڑان بھری اور پاکستان کی طرف بڑھے۔ بھارت کی طرف سے کیے جانے والے اس ہوائی حملے کا حال خود اسکواڈرن لیڈر کیلر نے اس طرح بیان کیا تھا:

ہم نے چار چار نیٹ ہوائی جہازوں کی دو ٹکڑیوں میں اڑان بھری تھی۔ ایک ٹکڑی کی کمان اسکواڈرن لیڈر جانی گرین کر رہے تھے اور دوسری کی کمان میں کر رہا تھا۔ جانی ہم

اسکواڈرن لیڈر ٹریور کیلر

سکا لیڈر تھا۔ ہم زمین سے تقریباً 25,000 فٹ کی بلندی پر تھے جبکہ میں نے اپنے دائیں طرف اوپر ایک سیبر ہوائی جہاز دیکھ لیا۔ اس کے پروں کے نیچے دو تباہ کن مزائل لٹک رہے تھے۔ سیبر ہوائی جہاز چکر لگا کر اس تاک میں تھا کہ جانی اور اس کے دوسرے ساتھیوں کے ہوائی جہاز اس کے نشانے کی ٹھیک زد میں آجائیں۔ میں نے فوراً ہی جانی کو خبردار کیا اور اپنے نیٹ کو موڑ لیا۔ ایسا کرتے ہی سیبر ہوائی جہاز میرے سامنے آگیا اور میں اسکا شکار کر سکتا تھا لیکن میں نے صبر سے کام لیا اور اس کے قریب جانا شروع کر دیا۔ اپنے ہوائی جہاز کی توپ پر لگی ہوئی دوربین سے میں نے دیکھ لیا تھا کہ میں فائر کر سکتا ہوں لیکن میں نے تھوڑا اور انتظار کیا۔ برسوں کی تربیت بھی یہی سکھاتی تھی کہ جلد بازی سے کام مت لو۔ میں کچھ اور نزدیک گیا۔ اب تو میری انگلیوں میں بھی گھوڑا دبانے کے لیے کھجلی سی ہونے لگی۔ اب میں سیبر کے کافی نزدیک پہنچ چکا تھا۔ میں نے ایک سکنڈ کے لیے گھوڑا دبایا جس کے ساتھ ہی طاقتور گولیوں کی بوچھاڑ ہوئی اور میں نے

اسکواڈرن لیڈر جانی گرین

دیکھا کہ سیبر ہوائی جہاز کے چند ٹکڑے فضا میں بکھر گئے تھے۔ مجھے یقین ہے کہ دشمن کے ہوائی جہاز کا پائلٹ اس وقت ہکا بکا رہ گیا ہوگا۔ وہ انتہائی خوفزدہ بھی ہو گیا ہوگا کیونکہ اس قسم کے کسی خطرے کا اسے شبہ تک نہیں تھا۔ اپنے ہوائی جہاز کا یہ حشر ہوتا دیکھ کر اس نے سنبھلنے کی کوشش کی تو میں نے گولیوں کی ایک باڑھ اور ماری جس سے آگ کے شعلوں میں گھرا ہوا پاکستانی ہوائی جہاز نیچے ہی گرتا چلا گیا۔

اس کے بعد والے دنوں میں اس قسم کے بہت سے پاکستانی ہوائی جہاز تباہ ہوئے تھے لیکن یہ سب سے پہلا تھا۔ ہمارے ہوا بازوں نے ثابت کر دیا تھا کہ زیادہ تیز رفتار اور عمدہ ہوائی جہاز ہی سب کچھ نہیں ہوتے، ان کو چلانے والوں کی بھی کچھ اہمیت ہوتی ہے۔ یہ پہلا موقع تھا کہ انڈین ایر فورس نے دشمن کی ایر فورس کا مقابلہ کیا تھا اور اس لحاظ سے بھی یہ پہلا موقع تھا جب بھارت میں بنائے گئے نیٹ ہوائی جہاز نے دشمن کے ایک ایسے جیٹ ہوائی جہاز کو مار گرایا تھا جو تکنیکی اعتبار سے بہتر تھا اور جس کی رفتار آواز کی رفتار سے زیادہ تھی۔

پہلے ہفتے میں ہی انڈین ایر فورس نے پاکستان کی جنگی مشینوں کو چھمب میں آگے بڑھنے سے روکنے میں مدد دی۔ اس مقابلے میں پاکستان ایر فورس کے کل ملا کر 73 ہوائی جہاز گرائے گئے تھے۔ کچھ ہوائی جہاز زمین سے توپ داغ کر اور باقی ہوائی جہاز ہوائی حملے کے ذریعے گرائے گئے تھے۔

ہردت سنگھ ملک

انڈین ایر فورس کا قیام اور ابتدائی ترقی

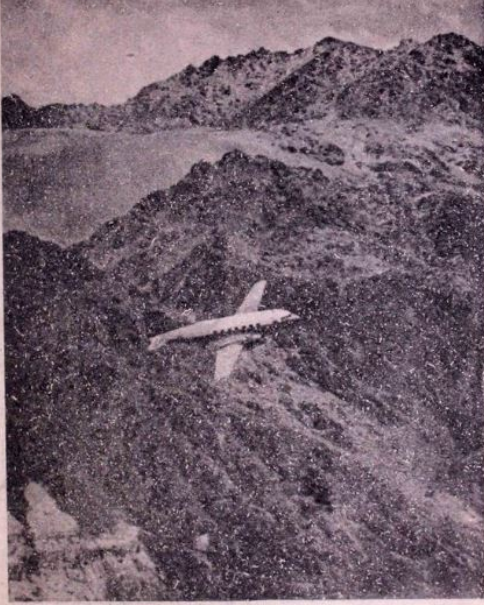
پہلی جنگِ عظیم کے دوران دو اہم مشینوں کا استعمال پہلی مرتبہ کیا گیا تھا۔ ان میں سے ایک ہوائی جہاز تھا اور دوسرا ٹینک۔ ان دنوں ہوائی جہازوں کا سائز بہت چھوٹا ہوتا تھا اور ان پر زیادہ بھروسہ نہیں کیا جا سکتا تھا۔ یہ ہوائی جہاز پیدل فوج کے ہوائی ہتھیار تھے۔ ان ہوائی جہازوں کا سب سے بڑا کام یہ تھا کہ دشمن کے علاقے میں پرواز کرتے تھے اور فوجی معلومات حاصل کرتے تھے۔ فوجی معلومات حاصل کرنے کے کام کی بڑی بھاری اہمیت ہوتی ہے۔ آسمان کی بلندی پر اڑتے ہوئے ان ہوائی جہازوں کے پائلٹ دشمن ہوائی جہازوں کے پائلٹوں سے اکثر دو بدو لڑتے تھے۔ اس لڑائی میں وہ مشین گن کا استعمال کرتے تھے اور کبھی کبھی تو پستول تک بھی چلاتے تھے۔ اگر موقع ملتا تھا تو دشمن کے فوجی دستوں پر چھوٹے چھوٹے بم بھی پھینک دیتے تھے۔

دوسری عالمگیر جنگ کے شروع ہونے تک ہوائی جہازوں نے بھاری ترقی کر لی تھی۔ اس وقت تک یہ ایسا جنگی ہتھیار بن چکے تھے جس نے فوجی معرکوں کی منصوبہ بندی کے سارے طریقے ہی بدل کر رکھ دیے۔ اب ہر خاص کام کے لیے خاص قسم کے ہوائی جہاز استعمال ہونے لگے تھے۔ ہتھیاروں سے لیس چھوٹے لڑاکا ہوائی جہازوں کے علاوہ اب ایسے بڑے ہوائی جہاز بھی بن گئے تھے جو کافی طویل سفر کر سکتے تھے اور دشمن کی اسلحہ ساز فیکٹریوں، رسد کے ذخیروں اور

یہاں تک کہ دشمن کی شہری آبادی پر بم گرا سکتے تھے، پہلے تو جنگ میں صرف فوجیں ہی حصّہ لیتی تھیں اور عام شہری اس کے اثر سے محفوظ رہتے تھے لیکن اب عام شہریوں کو بھی جنگ میں شامل ہونے پر مجبور ہونا پڑا کیونکہ انھیں بھی یہ ڈر تھا کہ دشمن کے حملہ آور ہوائی جہازوں سے گرائے ہوئے بموں کے وہ شکار نہ بن جائیں۔ پہلے جنگ صرف فوجوں کے درمیان لڑی جاتی تھی لیکن اب تو جنگ میں ہر شہری کو حصّہ لینا پڑا۔

انڈین ایرفورس کی تاریخ 1933 سے شروع ہوتی ہے۔ بھارت پر تقریباً دو سو برس تک حکمرانی کرنے کے دوران انگریزوں نے بھارتی سپاہیوں کی ایک شاندار فوج کھڑی کرلی تھی جس سے انھوں نے دنیا بھر میں لڑی جانے والی کئی جنگوں میں اس وقت ایرفورس بالکل نہیں تھی۔ نیوی بھی برائے نام ہی تھی۔ پہلی جنگِ عظیم کے دوران انگلینڈ میں تعلیم حاصل کرنے والے بعض بھارتی مہم جو نوجوان رائل فلائنگ کلب میں بھرتی ہو گئے اور فرانس میں جرمنی کے خلاف بڑی بہادری سے لڑے۔ برٹش ایرفورس کا نام ان دنوں رائل فلائنگ کلب ہی تھا اور اس میں بھرتی ہونے والے نوجوان ہردت سنگھ ملک، اندر لال رائے، نارو جی اور ایس جی ویلنکر تھے۔ ویلنکر پہلے بھارتی ہواباز تھے جنھوں نے ملٹری کراس کا تمغہ جیتا تھا لیکن بدقسمتی سے وہ خود اور ان کے ساتھی رائے اور نارو جی لڑائی میں کام آ گئے تھے ان دلیر اور جواں مرد بھارتیوں نے انڈین ایرفورس کے لیے دلیری اور ہمّت کی ایک مثال قائم کردی تھی۔

یکم اپریل 1933 کو کراچی میں انڈین ایرفورس کی نمبر 1 فلائیٹ قائم کی گئی۔ اس میں نیا نیا کمیشن لینے والے چھ افسران، نو ایرمین (ہواباز) اور چار پرانے ہوائی جہاز تھے۔ 1939 میں جب دوسری عالمگیر جنگ شروع ہوئی تو اس وقت اس فلائیٹ کی طاقت بھی بڑھادی گئی۔ اب اس میں سولہ افسر اور 269 ایرمین تھے۔

جہاز ایبوشن

بھارتی پائلٹوں اور زمینی عملے نے جنگ میں اس قدر نمایاں کارنامے سرانجام دیے کہ ان پر جنگی اعزازات کی بارش ہونے لگی۔ انھیں ایک ڈسٹنگوشڈ سروس آرڈر (Distinguished Service Order)، 22 ڈسٹنگوشڈ فلائنگ کراس (Distinguished Flying Crosses) اور بہت سے دیگر اعزازات عطا کیے گئے۔ جنگ میں فتح حاصل کرنے میں انڈین ایرفورس نے جو مدد دی تھی اس کے صلے میں اسے یہ عزت بخشی گئی کہ اب وہ اپنے نام کے ساتھ "رائل" کا لفظ

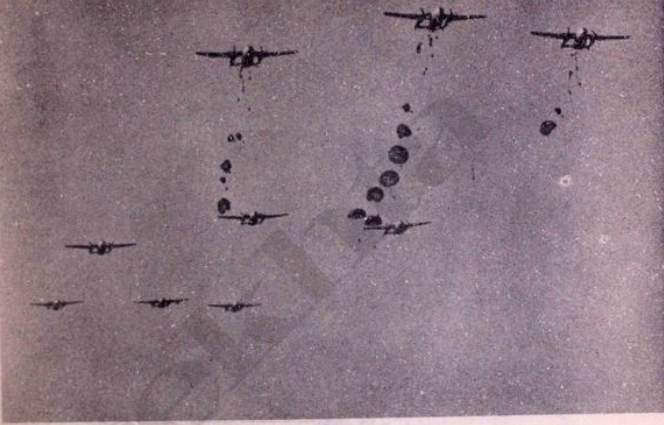
استعمال کر سکتی تھی۔ انڈین ایر فورس کا نام اب رائل انڈین ایر فورس ہو گیا تھا۔ اس عرصے میں یہ ایر فورس کافی ترقی کر گئی اور اب اس کے نو اسکواڈرن تھے جن میں جدید قسم کے ہوائی جہاز تھے۔ ان اسکواڈرنوں نے برما میں اپنی بہادری کا خاطر خواہ ثبوت دیا۔ جنگ کے بعد ایک ٹرانسپورٹ اسکواڈرن بنایا گیا — اس کے بعد آزادی ملی جس کے نتیجے میں ملک دو حصوں میں بٹ گیا۔ ایک بھارت اور دوسرا پاکستان۔ رائل انڈین ایر فورس کے کچھ ہوائی جہاز اور عملے کے کچھ لوگ نئی قائم کی گئی پاکستان ایر فورس میں چلے گئے۔ 26 جنوری 1950 کو جب بھارت ایک ری پبلک (جمہوریہ) بن گیا تو "رائل" کا لفظ نکال دیا گیا اور ہماری فوج کا نام انڈین ایر فورس یا آئی اے ایف ہو گیا۔

انڈین ایر فورس کے بہادر ہوا باز

1947-48 میں جب پاکستان نے جموں و کشمیر کی ریاست پر حملہ کیا تو اس سے جنگی حالات پیدا ہو گئے تھے۔ کشمیر میں پونچھ نام کا ایک چھوٹا سا قصبہ ہے جو ایک وادی کے ٹھیک بیچ میں واقع ہے۔ یہ وادی چاروں طرف سے اونچے اونچے پہاڑوں سے گھری ہوئی ہے۔ اس پونچھ شہر میں بھارتی فوجی مقیم تھے لیکن دشمن کے بھاری تعداد پر مشتمل فوجی دستوں نے پونچھ تک جانے والی سڑک کو کاٹ دیا اور بھارتی فوجیوں کے لیے رسد اور گولہ بارود پہنچانے کا راستہ بند کر دیا۔ پونچھ کے ارد گرد جو پہاڑ ہیں وہ اتنے بلند ہیں کہ کسی بھی ہوائی جہاز کا وہاں اترنا ممکن نہیں سمجھا جاتا تھا۔ بھارتی فوجیوں تک رسد پہنچانے کا واحد راستہ یہی تھا کہ پیراشوٹ کے ذریعے سامان گرایا جائے لیکن ایسا کرنے کے لیے ہوائی جہاز کو وادی کے اندر کافی نیچی اڑان بھرنی تھی۔ اور اس وجہ سے یہ ڈر رہتا تھا کہ قریبی پہاڑوں پر گھات لگائے دشمن کے فوجی سپاہی اسے مار گرا سکتے تھے۔

یہ گھیرا لمبی مدت تک پڑا رہا۔ چند مہینوں میں خوراک اور گولہ بارود میں کافی کمی ہو گئی۔ اب ایسا محسوس ہونے لگا تھا کہ دشمن کے فوجی دستے بھاری طاقت سے حملہ کریں گے اور اس شہر پر قبضہ کر لیں گے جس کی حفاظت بڑی بہادری کے ساتھ اتنے لمبے عرصے تک کی گئی تھی۔ اس کے لیے ایک دلیرانہ منصوبہ تیار کیا گیا۔ پونچھ میں رہنے والے فوجیوں نے ایک چھوٹا سا ہوائی اڈہ بنایا

ایر کموڈور مہر سنگھ

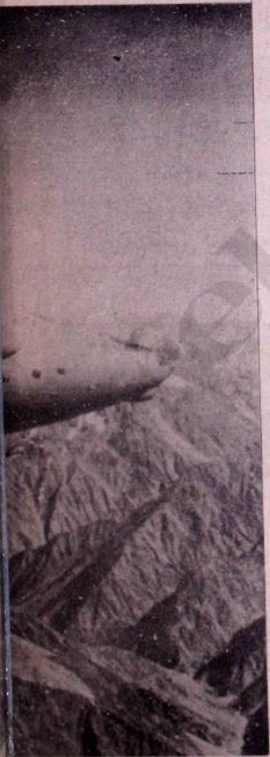
جس پر ایک ڈکوٹا ہوائی جہاز اُتر سکتا تھا۔ انڈین ایر فورس اس چھوٹے سے ہوائی اڈے پر جہاز اُتارنے کے لیے تیار ہو گئی — اور پھر ایک روز ایک بہت بہادر ہواباز ایر کموڈور مہر سنگھ اپنے ہوائی جہاز کو پہاڑوں کے اوپر اُڑا کر لے آئے۔ ان کے ساتھ فلائیٹ لیفٹیننٹ ڈیسمنڈ پُشانگ بھی تھے۔ انھوں نے اپنا ہوائی جہاز پھرتی کے ساتھ وادی کے اندر لے جا کر ہوائی پٹی پر اُتار دیا۔

پیراشوٹوں کا گرنا

آس پاس کے پہاڑوں پر دشمن کے فوجی موجود تھے اور لگاتار گولیاں برسا رہے تھے لیکن ان تمام مصیبتوں کے باوجود بھارتی ہوائی جہاز سے گولہ بارود اور رسد کا دوسرا سامان اُتار لیا گیا۔ اس کے بعد اسی ہوائی جہاز میں کچھ بیمار اور زخمی فوجیوں کو لاد کر واپسی کا سفر شروع ہو گیا۔ اس قسم کا دلیرانہ کارنامہ کئی بار دوہرایا گیا۔ اسی ہوائی جہاز کے ذریعے بھاری توپیں بھی پونچھ میں پہنچا دی گئیں جن کی مدد سے ہمارے فوجیوں نے دشمن کو منہ توڑ جواب دیا۔ اس طرح آئی اے ایف ٹرانسپورٹ اسکواڈرن کے پائلٹوں نے سپلائی لائن کو کھولے رکھا جس کی بدولت پونچھ کے بہادر فوجی جوانوں نے پورے ایک برس تک پاکستانیوں کو آگے نہیں بڑھنے دیا۔ اس درمیان میں بھارتی فوج نے پہاڑوں کے اس پار تک دشمن کو مار بھگایا اور پونچھ کی سڑک دوبارہ کھول دی گئی۔

ایک دوسری جگہ جہاں آئی اے ایف نے کرامات دکھائی وہ لیہہ تھی۔ یہ لداخ کی راجدھانی اور ایک اہم شہر ہے جو ریاست جموں کشمیر کے انتہائی شمال میں اور ہمالیہ کے پہاڑی سلسلے میں کافی بلندی پر واقع ہے۔ یہ جگہ سطح زمین سے تقریباً 11,000 فٹ کی بلندی پر ہے۔ یہاں تک پہنچنے کے لیے ایک لمبی اور بڑی خطرناک سڑک ہے جو زوجی لا درّے سے ہوکر آتی ہے۔ یہ سڑک سال میں کئی ماہ تک چونکہ برف سے ڈھکی رہتی ہے اس لیے اس پر ٹرک نہیں چل سکتے۔ لوگوں کو لیہہ تک پہنچنے کے لیے کئی کئی روز تک اس سڑک پر پیدل چلنا پڑتا ہے۔ اس کے علاوہ راستے میں کئی قسم کی مشکلات کا سامنا بھی کرنا پڑتا ہے۔

لداخ کے علاقے میں جوان

لیہہ کی حفاظت کے لیے بھارتی فوجیوں کا ایک چھوٹا دستہ وہاں پر تعینات تھا۔ ایک روز ان فوجیوں نے سرینگر میں واقع اپنے ہیڈکوارٹرز کو وائرلیس پر ایک پیغام بھیجا کہ زوجی لا درے کے راستے بھاری تعداد میں پاکستانی فوجی وہاں پر گھس آئے ہیں ایسی صورت میں اگر سڑک کے راستے کمک پہنچائی جاتی تو اس میں کئی دن لگ جاتے۔ اب صرف ایک ہی راستہ تھا کہ فوجی امداد ہوائی جہاز کے ذریعے پہنچائی جائے لیکن اس سے پہلے اس علاقے پر ہوائی اڑان کبھی نہیں کی گئی تھی۔ ایسا لگتا تھا کہ لیہہ کو بچانا مشکل ہو گیا ہے۔

اور ایک مرتبہ پھر اس نڈر ہوا باز مہر سنگھ نے لیہہ میں ہوائی جہاز اُتارنے کے لیے اپنی خدمات پیش کر دیں۔ اس بہادر ہوا باز کو پیار سے مہر بابا کے نام سے بھی پکارا جاتا ہے۔ اس وقت ایک ہی شخص کو یقین تھا کہ مہر سنگھ اس خطرناک مہم میں کامیاب ہوگا۔ وہ شخص تھا میجر جنرل کے ایس تھمیّا جو ان دنوں کشمیر میں بھارتی فوجی دستوں کا کمانڈر تھا۔ ان کے فوجی جوان انھیں "تھمی" کے نام سے جانتے تھے اور یہ بڑا بہادر اور جنگجو جرنیل تھا جو

جہاز اسپٹ فایر

بعد میں چیف آف دی آرمی اسٹاف یعنی بھارتی فوج کا سپہ سالار بھی بن گیا تھا۔
اگرچہ تھمی کو یقین تھا کہ مہر بابا لیہہ میں اپنا ہوائی جہاز اتارنے میں کامیاب ہوگا پھر بھی اس نے پہلی ہوائی اڑان کے دوران کسی بھی فوجی جوان کو اس کے ساتھ بھیجنے سے انکار کردیا اور خود اس کے ساتھ روانہ ہوگیا۔ مہر بابا اور جنرل تھمیا اپنے ڈکوٹا ہوائی جہاز میں گولہ بارود اور کھانے پینے کا سامان بھر کر ہمالیہ پہاڑ کی بلندی سے بھی اوپر تک پرواز کرگئے۔ اتنی بلندی تک جانے کے لیے انھیں جس قدر آکسیجن کی ضرورت تھی وہ بھی ان کے پاس نہیں تھی پھر بھی وہ آگے ہی بڑھتے گئے اور انھوں نے لیہہ میں کامیابی کے ساتھ اپنا ہوائی جہاز اتار لیا لیکن اس کے انجن چلتے رہنے دیے۔ انھیں ڈر تھا کہ اتنی سردی میں ہوائی جہاز

اے این — 12

کے انجن اگر دوبارہ اسٹارٹ نہ ہوئے تو کیا کریں گے۔ لیہہ میں مقیم فوجی جوانوں نے جب اپنے جرنیل کو اپنے سامنے دیکھا اور گولہ بارود اور کھانے پینے کا سامان بھی انھیں مل گیا تو ان کے حوصلے بہت بلند ہو گئے۔ جنرل تھمیا اور مہر بابا نے ان فوجیوں کو دلاسا دیا اور پہاڑوں کی بلندی سے اُڑان بھر کر واپس سرینگر آ گئے۔ اس پہلی اڑان نے لیہہ کے ساتھ ہوائی راستہ کھول دیا اور اسی راستے سے مزید فوجی اور دیگر ساز و سامان ٹرانسپورٹ اسکواڈرن کے ہوائی جہازوں نے لیہہ میں پہنچانے کا کام انجام دیا۔ اس کی بدولت وہاں کے فوجی جوانوں نے ڈٹ کر دشمن کا مقابلہ کیا۔

وہ تو شروع کی بات تھی لیکن اب تو لیہہ میں بھاری تعداد میں بھارتی فوجی دستے ہیں جن کے لیے ضروری سامان اور گولہ بارود ہر روز ہوائی جہازوں کے ذریعے پہنچایا جاتا ہے اور اس کے لیے ٹرانسپورٹ اسکواڈرن کے دیوہیکر ہوائی جہاز اے این 12 (AN-12) استعمال کیے جاتے ہیں۔

خوراک اور گولہ بارود ہوائی جہازوں کے ذریعے پہنچانے کے علاوہ ایرفورس نے دشمن کی چوکیوں پر کئی ہوائی حملے بھی کیے اور انھیں تباہ کر دیا۔ دشمن کے لیے سامان لے جانے والے ٹرکوں پر حملے کیے گئے اور اس کام میں پرانے قسم کے سپٹ فائر، ٹیمپیسٹ فائر اور ہاورڈ جیسے ہوائی جہاز استعمال کیے گئے۔ ڈکوٹا ہوائی جہاز صرف فوجی جوانوں اور سامان پہنچانے کے لیے استعمال ہوتے تھے۔

اکتوبر 1962 میں چینی فوج نے جب نیفا اور لدّاخ کے بھارتی علاقوں پر اچانک حملہ کر دیا تو آئی اے ایف ٹرانسپورٹ اسکواڈرن نے جنگی علاقے میں ہوائی جہازوں سے گولہ بارود اور دوسری ضروریات کی چیزیں گرا کر بھارتی فوجوں کی بڑی مدد کی تھی۔ جنگی علاقوں سے زخمی فوجیوں کو بیس (Base) ہسپتالوں میں بھی پہنچایا گیا۔ آئی اے ایف کے ہیلی کاپٹر پائلٹوں نے دشمن کی گولہ باری کے باوجود بلند پہاڑوں میں واقع فوجی کیمپوں سے زخمیوں کو نکالا اور انھیں ہسپتال تک لے جا کر اپنی بہادری اور دلیری کا ثبوت دیا۔ ان میں سے کئی بہادر نوجوان پائلٹوں کو ان کی بہادری کے صلے میں اعزازات بھی عطا کیے گئے ہیں۔

جہاز کیریبو

دشمن کے فوجی دستوں اور ٹینکوں کا مقابلہ کرنے کے لیے ہمارے پائلٹوں نے بھارتی فوج کی بڑی مدد کی۔ انھوں نے دشمن کی صفوں کے پیچھے چھاتہ دھاری فوجیوں کو اتار دیا جنھوں نے پیچھے سے اچانک دشمن پر حملہ کر کے اسے حیرت زدہ کر دیا۔ آئی اے ایف ہیلی کاپٹروں نے تو لڑاکا فوجیوں کو خاص خاص جگہوں تک پہنچانے میں کمال ہی کر دکھایا۔ دشمن کی صفوں کے اگلے حصے میں، دریا کے پار، پہاڑوں اور جنگلوں کو پھلانگ کر اور ایسی ہی دوسری کئی جگہوں پر بھارتی فوجی پہنچا دیے گئے جہاں پر دشمن کو ان کی موجودگی کا خواب و خیال تک نہ تھا۔ اس طرح دشمن کے تمام منصوبے خاک میں مل گئے اور اسے ہر مقام پر شکست کا سامنا کرنا پڑا۔ لڑائی کے میدان میں ہیلی کاپٹروں کے ذریعے ایک حصے سے دوسرے حصے تک بڑی تیزی کے ساتھ گولہ بارود اور اعلیٰ افسروں کو پہنچانے کا کام بھی کیا گیا۔

انڈین ایر فورس کیا ہے

شاید آپ سوچتے ہوں گے کہ ایر فورس کا کام صرف لڑائی لڑنا اور دشمن کے ہوائی جہازوں کو مار گرانا ہی ہے لیکن اس کا اصل کام اس سے کچھ زیادہ ہے۔ کسی بھی ملک کے حفاظتی پلان میں ایر فورس کا بڑا اہم رول ہوتا ہے۔

ایر فورس کا سب سے پہلا فرض یہ ہے کہ دنیا بھر میں جدید ترین ہوائی جہازوں کی جتنی قسمیں استعمال ہو رہی ہیں ان تمام قسموں کے ہوائی جہاز اس کے پاس ہوں۔ اگر ہمارے پاس دلیر اور بہادر ہواباز تو ہوں لیکن ان کے پاس پرانے اور گھٹیا قسم کے ہوائی جہاز ہوں تو وہ ایسے دشمن کا مقابلہ کس طرح کریں گے جس کے پاس زیادہ بڑی توپیں اور زیادہ تباہ کن راکٹ ہوں اس لیے ایر فورس کو چاہیے کہ دنیا بھر میں تیار ہونے والے نئے نئے ہوائی جہازوں کے بارے میں مکمل واقفیت حاصل کرے اور اپنی ضرورتیں اپنی حکومت کو بتائے۔ حکومت کے اندر ایک وزارتِ دفاع ہوتی ہے جس کا کام یہ دیکھنا ہے کہ ان کی بری، بحری اور ہوائی فوج کے پاس ہمیشہ جدید ترین قسم کے ہتھیار، سمندری جہاز اور ہوائی جہاز ہوں۔

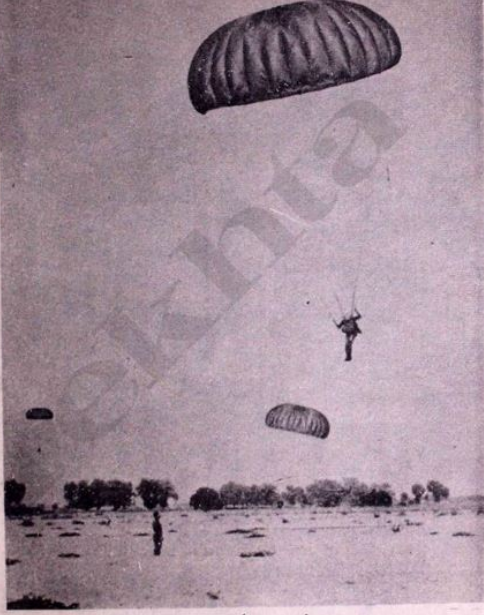
اس کے بعد تربیت کا مرحلہ آتا ہے۔ ایر فورس کو اس معاملے میں کافی محنت کرنی پڑے گی۔ جس سے وہ اتنی چاق و چوبند ہو جائے کہ موقع آنے پر فوراً ہی حرکت میں آ جائے۔ اس قسم کی تیاری ہر وقت اور ہر قیمت پر قائم رہنی چاہیے۔ یہی وجہ ہے کہ مسلح افواج میں کہا جاتا ہے:

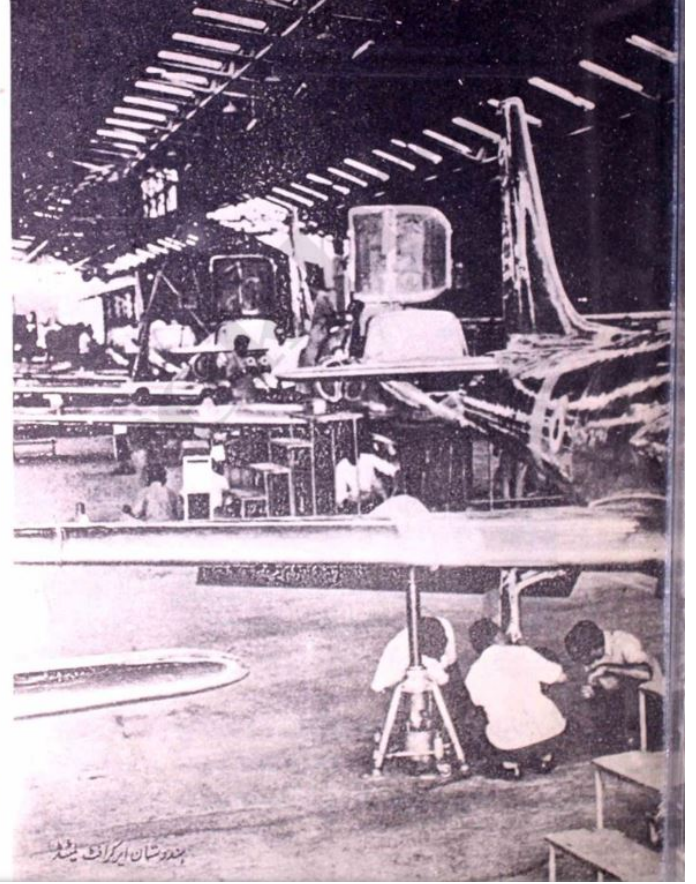
"امن کے دنوں میں جتنا زیادہ پسینہ بہاؤ گے جنگ کے دنوں میں اتنا ہی کم خون بہانا پڑے گا

تیاری کرنے کے لیے جنگ کا انتظار کرنا ضروری نہیں ہے۔ امن کے دنوں میں ہی سخت محنت کرو اور تربیت حاصل کرلو تاکہ جب جنگ شروع ہو تو آپ پہلے سے اس کے لیے تیار ہوں"۔

جنگی صلاحیت مقدر سے حاصل نہیں ہوتی۔ اس کے لیے مسلسل تربیت اور دیکھ بھال رکھنے کی ضرورت ہوتی ہے۔ امن کے دوران ہوابازوں کو اتنی تربیت دی جانی چاہیے کہ جنگ چھڑ جانے پر ان کی طاقت اور جنگی صلاحیت کا کوئی بھی مقابلہ نہ کرسکے۔

یہ حقیقت کئی مرتبہ ثابت ہو چکی ہے کہ مشینیں کتنی بھی اچھی کیوں نہ ہوں ان کا استعمال اچھے تربیت یافتہ لوگ ہی کرسکتے ہیں۔ چاہے ٹینک ہوں، سمندری جہاز ہوں، ہوائی جہاز ہوں یا بندوقیں اور توپیں ہوں، اگر ان کو صحیح طور پر چلانا ہی نہ آئے تو ان سے کیا کام لیا جاسکتا

این سی سی کا ایر ونگ

پیراشوٹ سے چھلانگ لگانا

ہے۔ لیکن یہ بات بھی نہیں کہ صرف تربیت یافتہ لوگ ہی کافی ہیں۔ ایک ماہر ہوا باز اُس وقت کیا کرے گا جب عین وقت پر اس کا ہوائی جہاز اسے دھوکہ دے جائے۔ اگر وہ صحیح وقت پر اڑان نہ بھر سکے یا اس کی توپ اس وقت جام ہو جائے جبکہ اس کا چلانا اشد ضروری ہو۔

ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ

یا ہوائی جہاز کا انجن بیچ میں فیل ہو جائے۔ ان سب باتوں کے ساتھ ہوائی حملے کے لیے لڑنے کی تربیت جتنی ضروری ہوتی ہے اتنی ہی ضروری ہوائی جہاز کی دیکھ بھال کی ٹریننگ بھی ہوتی ہے۔

اس کے بعد منصوبہ بندی کا سوال آتا ہے۔ ایرفورس کے لیے یہ بات نہایت ضروری ہے کہ وقت سے بہت پہلے ہی ہر اس بات کے لیے تیاری کرلی جائے جس کا معمولی سا بھی اندیشہ ہو تاکہ وقت آنے پر دشمن کی طرف سے کیے جانے والے ہر حملے کا خاطر خواہ جواب دیا جا سکے۔

ہماری ایرفورس ہمارے علاقے پر اور ہماری سرحدوں کے پار دشمن کے ہوائی جہازوں کو آگے بڑھنے سے روکتی ہے اور اس طرح اپنے ملک کی حفاظت کرتی ہے۔ اس سے ہمارے دیش کی ہتھیار بند فوجوں کو ملک کے اندر اپنی نقل وحرکت کرنے میں بھی مدد ملتی ہے۔

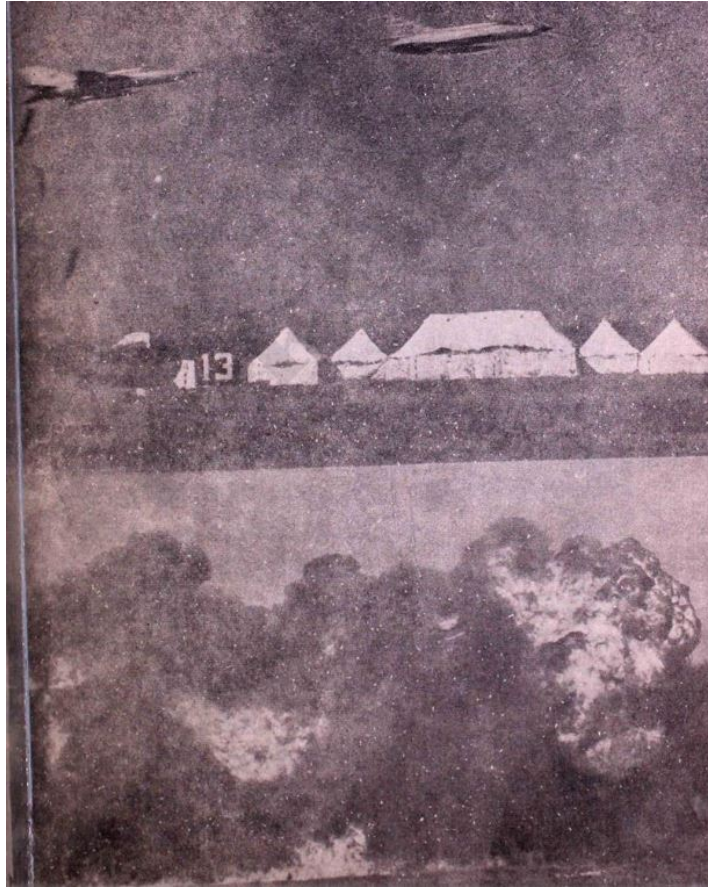
ایرفورس کے پاس اتنا سازو سامان ہونا لازمی ہے کہ وہ آسانی سے اپنے ملک کی سرحد پار کرکے دشمن کے علاقے کے اندر پہنچ جائے اور پھر وہاں پر دشمن کے فوجی ٹھکانوں پر حملہ کر سکے۔

ایرفورس کے لیے یہ بھی ضروری ہے کہ برّی اور بحری فوجوں کو اگر اس کی مدد درکار ہو تو ان کی مدد کرے۔ اپنے فرائض کو بخوبی ادا کرنے کے لیے ایرفورس کو اتنا مضبوط ہونا چاہیے کہ جنگ چھڑ جائے تو فوری طور پر دشمن پر حملہ کرکے اس کی طاقت کو ختم کردے۔ دشمن کی طاقت کو ختم کرنے کے لیے دشمن کے علاقوں پر بمباری کی جاتی ہے اور اس کے ہوائی جہاز، ہوائی اڈّے، راڈار اسٹیشن، طیارہ شکن مورچے، گولہ بارود، تیل اور دیگر سامان کے ذخیرے تباہ کردیے جاتے ہیں۔ سڑک اور ریل کے ذریعے ملائے جانے والے تمام اہم مرکز بھی تباہ کردیے جاتے ہیں۔ یہ تمام تباہی ایرفورس ہی کو کرنی ہوتی ہے اسی لیے اس کا طاقتور ہونا بہت ضروری ہے۔

تنظیم

آرمی اور نیوی کی مانند ہماری ایرفورس کا بھی ایک افسر اعلیٰ (سربراہ) ہوتا ہے جسے چیف آف دی ایر اسٹاف کہتے ہیں۔ یہ ایرچیف مارشل کے رینک کا ہوتا ہے۔ اس کا دفتر ایرہیڈ کوارٹرز، وایو بھون، نئی دہلی میں ہے۔ اس کی مدد کے لیے ایک وائس چیف آف دی ایراسٹاف اور تین پرنسپل اسٹاف افسر

ہوائی، بحری اور برّی فوجوں میں افسروں کے رینک

ایرفورس	نیوی	آرمی
ایرچیف مارشل	ایڈمرل	جنرل
ایر مارشل	وائس ایڈمرل	لیفٹیننٹ جنرل
ایر وائس مارشل	ریر ایڈمرل	میجر جنرل
ایرکموڈور	کموڈور	بریگیڈیر
گروپ کیپٹن	کیپٹن	کرنل
ونگ کمانڈر	کمانڈر	لیفٹیننٹ کرنل
اسکواڈرن لیڈر	لیفٹیننٹ کمانڈر	میجر
فلائیٹ لیفٹیننٹ	لیفٹیننٹ	کیپٹن
فلائنگ افسر	سب لیفٹیننٹ	لیفٹیننٹ
پائلٹ افسر	ایکٹنگ سب لیفٹیننٹ	سب لیفٹیننٹ

ہوتے ہیں جو ایر فورس کے مختلف شعبوں کے انچارج ہوتے ہیں۔

ایر ہیڈ کوارٹرز کے ماتحت پانچ کمانڈز ہیں جن میں سے تین لڑاکا یا آپریشنل کمانڈ ہیں ان میں پہلی ویسٹرن ایر کمانڈ دہلی میں ہے، دوسری ایسٹرن ایر کمانڈ شیلانگ میں اور تیسری سنٹرل ایر کمانڈ الہ آباد میں ہے۔ آپریشنل کمانڈ کے ماتحت ایک یا دو گروپ بھی ہو سکتے ہیں۔ باقی کی دو کمانڈز ناگپور کی مینٹی ننس کمانڈ اور بنگلور کی ٹریننگ کمانڈ ہیں۔ پہلی کمانڈ کا کام ہوائی جہازوں کی دیکھ بھال کرنا، مرمت وغیرہ کرنا اور ان کو سنبھال کر رکھنا ہے۔ دوسری کمانڈ کے ذمے ہر قسم کی ٹریننگ کی نگرانی رکھنے کا کام ہے۔

لڑاکا کمانڈز یا گروپوں کے اندر جنگی اڑانوں کے لیے کئی ونگ ہوتے ہیں۔ ہر ونگ کے سائز کے مطابق یا دوسرے الفاظ میں اس کی طاقت کے مطابق ان کی کمان ایر کموڈور اور گروپ کیپٹن کے رینک والے افسر کرتے ہیں۔

کسی بھی آپریشنل ونگ میں دو یا اس سے زیادہ اسکواڈرن ہوتے ہیں جو اسکواڈرن کمانڈروں کی نگرانی میں کام کرتے ہیں۔ کوئی بھی اسکواڈرن یا تو لڑاکا ہوائی جہازوں کا ہوتا ہے یا دوسری قسم کے ہوائی جہازوں کا، مثلاً بمبار، ٹرانسپورٹ طیارے یا ہیلی کاپٹر وغیرہ۔ دراصل جس اسکواڈرن کو جس قسم کا کام سونپا جائے اس میں اسی کے مطابق ہوائی جہاز بھی ہوتے ہیں۔

عام طور پر ایک اسکواڈرن میں ۱۶ ہوائی جہاز ہوتے ہیں جن کو دو حصّوں میں بانٹ دیا جاتا ہے۔ یعنی آٹھ آٹھ ہوائی جہازوں کی دو فلائیٹ بنا دی جاتی ہیں۔ پورے اسکواڈرن یعنی پورے 16 ہوائی جہازوں کی کمان ونگ کمانڈر یا اسکواڈرن لیڈر کی رینک والے افسر کرتے ہیں جبکہ فلائیٹ یعنی آٹھ ہوائی جہازوں کی کمان اسکواڈرن لیڈر یا فلائٹ لیفٹیننٹ کے رینک والے افسر کرتے ہیں۔ بعض اسکواڈرنوں میں 16 سے زیادہ ہوائی جہاز ہوتے ہیں۔

اسکواڈرن کو جو کام دیا جاتا ہے اس کو "مشن" کہتے ہیں اور ایک ہوائی جہاز کی ایک جنگی اڑان کو "سارٹی" کہتے ہیں۔ مثلاً کسی بھی مشن کو پورا کرنے کے لیے جب ایک اسکواڈرن کے ۱۶ ہوائی جہاز اڑان

بھریں گے تو 16 "سارٹیز" گنی جاتی ہیں کیونکہ 16 ہوائی جہازوں نے جنگی اُڑان بھری ہے۔

جاسوسی (اینٹلی جنس) یا معلومات اکٹھی کرنے کا کام کسی بھی جنگ میں بڑا اہم رول ادا کرتا ہے۔ اس کے لیے آرمی، نیوی اور ایرفورس یعنی تینوں ہتھیار بند فوجیں مل کر کام کرتی ہیں۔ جاسوسی کے ذریعے ان فوجوں کو پتہ چلتا ہے کہ پڑوسی ملکوں میں کس قسم کی سرگرمیاں ہیں اور کوئی ملک جنگ کی تیاری تو نہیں کر رہا ہے۔ جاسوسی کے ذریعے یہ بھی مدد ملتی ہے کہ جنگ کے دوران دشمن کے کون سے فوجی ٹھکانے پر کس وقت حملہ کرنا چاہیے۔ اس کے علاوہ یہ بھی پتہ چل سکتا ہے کہ ہمارے ملک میں کون سا فوجی ٹھکانہ ہے جسے دشمن سب سے پہلے اپنے حملے کا نشانہ بنانا چاہتا ہے۔ جب یہ معلوم ہو جاتا ہے تو اس فوجی ٹھکانے کی حفاظت کا پورا پورا انتظام کر لیا جاتا ہے اور دشمن کے منصوبے بیکار کر دیے جاتے ہیں۔ جاسوسی کا کام مسلسل چلتا رہتا ہے تاکہ جب بھی اصل جنگ شروع ہو ہماری فوجیں دشمن کا مقابلہ کرنے کے لیے مکمل طور پر تیار ملیں۔

جنگ میں انڈین ایرفورس

جب جنگ چھڑ جاتی ہے تو آرمی اور ایرفورس دونوں ایک ساتھ ہی میدان میں کود پڑتی ہیں۔ راڈار یونٹیں چوبیس گھنٹے کام کرنے لگتی ہیں تاکہ دشمن کا کوئی بھی حملہ آور ہوائی جہاز آئے تو اس کا فوراً پتہ چل جائے۔ راڈار کی ایجاد دوسری عالمگیر جنگ کے شروع میں ہی ہو گئی تھی۔ اس کی مدد سے بہت پہلے ہی پتہ چل جاتا ہے کہ دشمن کے ہوائی جہاز کس سمت سے آ رہے ہیں اور وہ کب تک پہنچیں گے۔ یہ پتہ چل جانے پر اس علاقے کی تمام طیارہ شکن توپوں اور میزائلوں کو تیار رہنے کے لیے خبردار کر دیا جاتا ہے اور نزدیکی ہوائی اڈے پر موجود جنگی ہوائی جہازوں کو خبر دی جاتی ہے کہ اڑان بھر کر دشمن کے ہوائی جہاز کا مقابلہ کریں اور انھیں آگے بڑھنے سے روک دیں۔ ہماری سرحدیں بہت لمبی لمبی اور دشوار گزار ہیں کسی جگہ ریگستان ہے تو کسی جگہ اونچے اونچے پہاڑ ہیں اس لیے اس طویل سرحدی علاقے کی حفاظت کے لیے مختلف جگہوں پر راڈار اسٹیشن قائم کیے گئے ہیں ان تمام اسٹیشنوں کا تعلق سنٹرل کنٹرول اسٹیشنوں سے جوڑ دیا گیا ہے۔ اس طرح سارے سرحدی علاقے کی ہوائی حفاظت کا منصوبہ بڑی غور و فکر کے ساتھ بنایا گیا ہے

ایک مگ – 21 نیام ہوں سے دشمنوں کے ذخیروں پر حملہ کر رہا ہے۔

اس طریقے کو "ایر ڈیفنس کوآرڈی نیشن" کا نام دیا گیا ہے۔

راڈار کے پردے پر جوں ہی دشمن کے ہوائی جہازوں کی آمد کا پتہ چلتا ہے ہمارے ہوائی جہاز اس کا مقابلہ کرنے کے لیے فوراً اوپر پہنچ جاتے ہیں۔ دونوں طرف کی ایرفورس یہی کوشش کرتی ہے کہ اپنے مقابل کو مار گرائے تاکہ فضا میں اس کا راج قائم ہو جائے۔ اس فضائی کنٹرول میں مہارت پا لینے والے ملک کو یہ فائدہ پہنچتا ہے کہ وہ اپنے شہروں کی تو حفاظت کر ہی لیتا ہے، اس کے ساتھ ہی اس کی اپنی ایرفورس دشمن کے علاقوں پر بمباری کر کے اس کی سپلائی لائن اور صنعتوں کو نقصان پہنچا سکتی ہے۔ فضائی کنٹرول سے زمین پر سرگرم فوجوں کو بھی بڑی بھاری مدد مل جاتی ہے کیونکہ جب انھیں دشمن کے ہوائی حملے کا ڈر نہیں ہوتا تو وہ ریل گاڑیوں اور ٹرکوں پر سوار ہو کر تیزی سے ایک جگہ سے دوسری جگہ تک چلی جاتی ہیں۔ اگلے مورچوں تک گولہ بارود اور رسد پہنچا دی جاتی ہے اور وہاں سے زخمیوں کو حفاظت کے ساتھ نکال کر بھی لایا جا سکتا ہے۔

نیوی کے پاس ایک یا دو ایرکرافٹ کیریئر (طیارہ بردار بحری جہاز) ہوتے ہیں جس کے ذریعے نیوی کا ہوائی دستہ سمندر میں دور دور تک پہنچ کر دشمن کی بندرگاہوں پر حملے کر سکتا ہے۔ بحری فوج کا ہوائی ہتھیار نیوی کا ہی ایک حصہ ہوتا ہے۔ اس کے ہواباز بھی نیوی کے رینک والے افسر ہوتے ہیں۔ ایرفورس کا اس سے کوئی تعلق نہیں ہوتا۔ نیوی کے ہواباز جاسوسی اور چھان بین کا کام بھی کرتے ہیں۔ یہ دشمن کے بحری جہازوں کا پتہ چلاتے ہیں اور اس کی آبدوز کشتیوں اور سمندری جہازوں پر حملہ بھی کر سکتے ہیں۔

اپنے ملک کی ایرفورس کے ہوائی جہازوں کو آسمان میں دشمن کی ایرفورس سے ٹکر لیتے دیکھ کر زمین پر جنگ کرنے والے فوجی سپاہیوں کو جتنی خوشی حاصل ہوتی ہے اتنی کسی دوسرے منظر سے نہیں ہوتی۔ ایک طرف تو یہ ہوائی جہاز زمین پر اپنے فوجیوں کی حفاظت کرتے ہیں اور دوسری طرف انھیں دشمن کے فوجی دستوں اور ٹینکوں کے بارے میں اطلاع دیتے ہیں کہ وہ کہاں کہاں پر ہیں۔ ان تمام باتوں کے علاوہ دشمن کے ان فوجی دستوں اور ٹینکوں پر یہ ہوائی جہاز خود بھی حملہ کرتے ہیں۔ اس قسم کی ہوائی امداد بڑی اہم ہوتی ہے اور اسے بروقت امداد بھی کہا جاتا ہے۔

جنگ کے دوران ایرفورس کے لڑنے کا یہی طریقہ ہے۔ بمبار ہوائی جہاز دشمن کے علاقے میں کافی اندر تک جاتے ہیں اور وہاں کے فوجی اور صنعتی ٹھکانوں پر بم برساتے ہیں۔ لڑاکا ہوائی جہاز دشمن کے لڑاکا ہوائی جہازوں کا مقابلہ کرتے ہیں، بمبار ہوائی جہازوں پر حملہ کرتے ہیں اور اپنے زمینی دستوں کی امداد کرتے ہیں۔ ٹرانسپورٹ ہوائی جہاز اور ہیلی کاپٹر گولہ بارود اور دیگر سامان لادتے لے جاتے ہیں۔ چھاتہ دھاری فوجیوں کو میدانِ جنگ میں اتارتے ہیں اور وہاں سے زخمی اور بیمار فوجیوں کو نکال کر لے آتے ہیں۔ مختلف قسم کے یہ تمام ہوائی جہاز مل کر کام کرتے ہیں کیونکہ ان سب کا مقصد ایک ہی ہوتا ہے کہ دشمن کو شکست دیں اور اپنے ملک کی حفاظت کریں۔

حیدرآباد کے قریب ایرفورس اکاڈمی قائم ہے۔ یہاں پر فلائنگ برانچ کے ایرفورس کیڈٹوں کو ٹریننگ دی جاتی ہے۔ اس کے بعد وہ کمیشنڈ افسر بنتے ہیں۔ پائلٹوں کو دو زمروں میں بانٹا جاتا ہے — فائٹر (لڑاکا) پائلٹ اور ٹرانسپورٹ پائلٹ۔ یہ مختلف یونٹوں میں جاکر ٹریننگ حاصل کرتے ہیں جہاں پر ان پائلٹوں کو اپنے اسکواڈرن میں جانے سے پہلے آپریشنل ٹریننگ دی جاتی ہے۔

ایڈمنسٹریٹو (انتظامیہ) برانچوں کے لیے افسروں کی ٹریننگ ایرفورس ایڈمنسٹریٹو کالج

ایرفورس اکیڈمی، حیدرآباد

جہاز پیکٹ سی ۱۱۹، ہمالیہ کی چوٹیوں پر

میں ہوتی ہے۔ یہ کالج کوئمبٹور میں ہے۔ افسروں کی ٹیکنیکل ٹریننگ ایر فورس ٹیکنیکل کالج، جلہالی میں ہوتی ہے۔ ایرمینوں کی ٹریننگ کے لیے بیلگام، بنگلور اور مدراس میں کئی ٹریننگ اسکول قائم ہیں۔ مینٹی ننس کمانڈ کے ماتحت یونٹوں میں کئی ماہرین تکنیکی کام کرتے ہیں اور خراب ہوائی جہازوں کی مرمت کر کے انھیں دوبارہ استعمال کے قابل بنا دیتے ہیں۔ اس سلسلے میں انھیں بہت سے پیچیدہ کام کرنے پڑتے ہیں۔ جب کسی ہوائی جہاز کو ٹھیک کر کے دوبارہ استعمال کے قابل بنا دیا جاتا ہے تو کہتے ہیں کہ ہوائی جہاز کو "آپریشنل" بنا دیا گیا۔ مینٹی ننس کے شعبے یا یونٹیں ہر ایر فورس اسٹیشن کا ایک حصہ ہوتی ہیں۔ ان کا کام یہ دیکھنا ہے کہ فرنٹ لائن پر کام کرنے والے ہوائی جہاز ہر لحاظ سے مکمل اور کام کرنے کے قابل ہیں۔

لڑاکا اور بمبار ہوائی جہاز تو صرف جنگ کے دوران ہی اپنا جوہر دکھاتے ہیں لیکن ٹرانسپورٹ ہوائی جہازوں کا کام تو ہر وقت چلتا رہتا ہے۔ یہ کام صرف ٹریننگ دینے کے لیے ہی نہیں ہوتا بلکہ دور دراز پہاڑی سرحدوں پر ہماری جو فوجی چوکیاں ہیں وہاں تک فوجی دستوں اور دیگر ساز و سامان پہنچانے کا کام ان ہی ہوائی جہازوں سے لیا جاتا ہے۔ یہی کام اگر سڑک کے راستے سے کیا جائے تو اس میں کئی کئی دن لگ جاتے ہیں اور پھر خطرناک پہاڑی درّوں سے گزر کر وہاں تک جانا کافی مشکل ہو جاتا ہے۔

آج کل چونکہ جنگ کا کھیل صرف فضائی کنٹرول کی بنا پر ہی ہوتا ہے اس لیے یہ ضروری ہو گیا ہے کہ ہمارے ملک میں بھی ایک جدید اور اعلیٰ تربیت یافتہ ایر فورس ہو جس میں ملک کے بہترین لوگ اپنی خدمات پیش کرنے کے لیے خود ہی آگے آئیں۔ ایر فورس میں نت نئے معرکوں کو سر کرنے اور پائلٹوں کو دلیری اور بہادری کے جوہر دکھانے کے جو اتنے موقعے ملتے ہیں ان کی وجہ سے انڈین ایر فورس میں بھاری تعداد میں بھارتی نوجوان کھچے چلے آ رہے ہیں۔

ہوائی جہازوں کی قسمیں

جیسا کہ پہلے بتایا گیا ہے پہلی جنگِ عظیم کے دوران ایر فورس کا کام بس اتنا ہی تھا کہ دشمن کی فوجوں پر بم برسا کر اپنے زمینی فوجی دستوں کی مدد کرے۔ اس طرح سے جو کام زمینی فوجی دستے زمین پر کرتے تھے، ایر فورس والے فضا میں کرتے تھے۔ زمینی دستے توپ چلا کر دشمن پر گولے پھینکتے تھے اور ہوائی جہاز آسمان سے بم برساتے تھے۔ ہاں فضا میں اُڑتے ہوئے یہ ہوائی جہاز جاسوسی کا کام بھی کرتے تھے لیکن ان کا دائرہ عمل بہت محدود تھا۔

جہاز (مگ) - 21

دونوں بڑی لڑائیوں کی درمیانی مدت میں فوجی ہوائی جہازوں نے بھاری ترقی کرلی۔ دوسری عالمگیر جنگ کے شروع میں ایرفورس ماڈرن بن چکی تھی جس کے ذمے بہت سے کام تھے۔ مختلف نوعیت کے ان کاموں کے لیے مختلف اقسام کے ہوائی جہاز ایجاد ہو گئے تھے۔

بمبار

کسی بھی ایرفورس کا پہلا اور بنیادی کام یہ ہے کہ وہ دشمن کے علاقے میں واقع ان فوجی ٹھکانوں کو نقصان پہنچائے جس سے دشمن کی فوجی طاقت ختم ہو کر رہ جائے۔ اس طرح ایرفورس کے لیے بنیادی فوجی حکمتِ عملی یہ ہے کہ وہ حملہ کرنے میں پہل کرے اور اس فوجی حکمتِ عملی کو بروئے کار لانے میں مدد دینے والا ہوائی جہاز بمبار ہوائی جہاز ہے۔ بمبار ہوائی جہاز کئی قسم کے ہوتے ہیں یعنی بھاری بم گرانے والے، درمیانی درجے کے بم گرانے والے اور ہلکے بم گرانے والے۔ بھاری بم گرانے والے ہوائی جہاز کافی بلندی پر اڑتے ہیں اور کافی دور تک مار سکتے ہیں۔ ایسے بمبار ہوائی جہاز کافی مہنگے ہوتے ہیں۔ درمیانی

جہاز کینبرا تاج محل پر پرواز کرتے ہوئے

ہنٹر جہاز

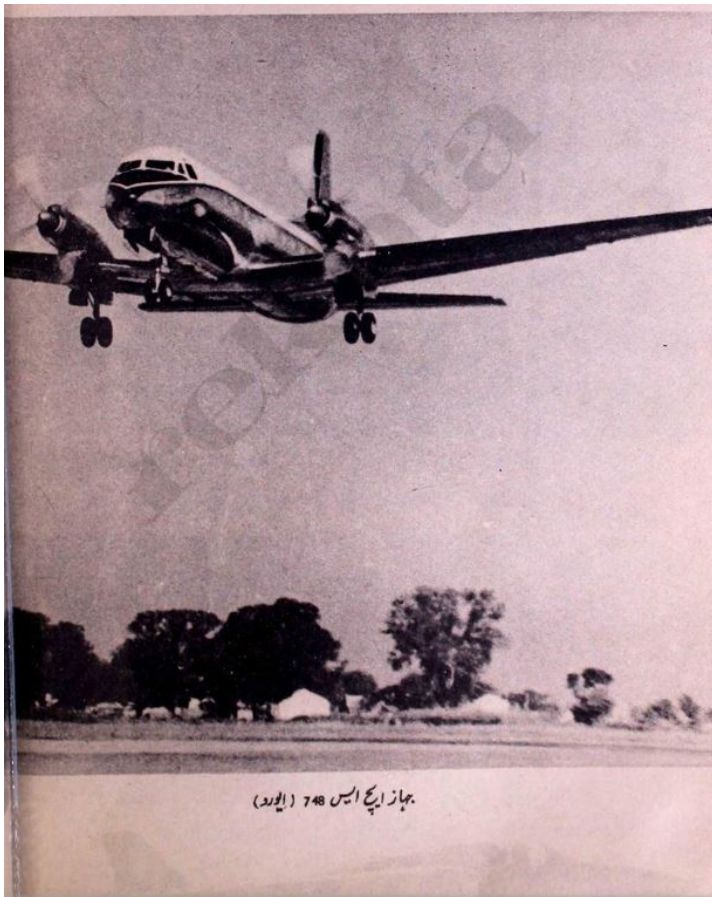
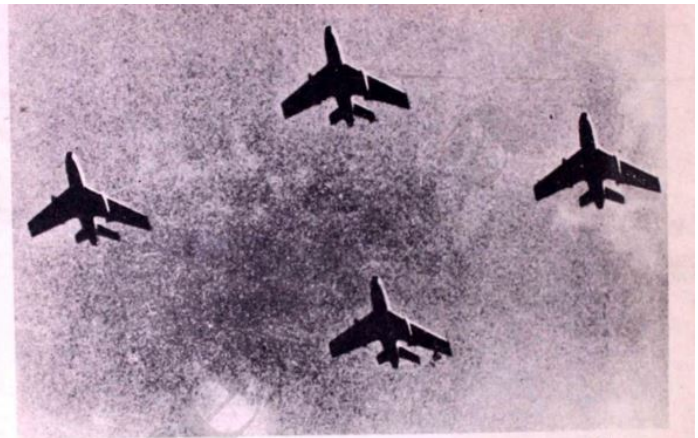
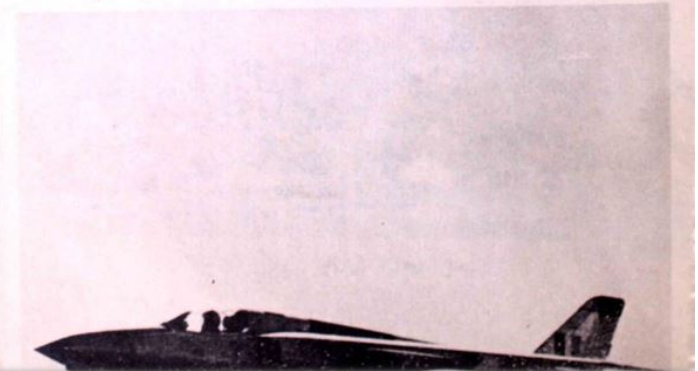
درجے کے بم گرانے والے بمبار ہوائی جہازوں کی مار پہلی قسم کے ہوائی جہازوں سے کچھ کم ہوتی ہے اور اُن میں لے جائے جانے والے بم بھی کچھ چھوٹے ہی ہوتے ہیں۔ جب بھارت آزاد ہوا تو یہ فیصلہ کیا گیا تھا کہ ہماری ہتھیار بند فوجوں کا واحد کام اپنے ملک کی حفاظت کرنا ہی ہوگا اس لیے بھاری درمیانی درجے والے بمبار ہوائی جہازوں سمیت ایک بڑی ایر فورس تیار کرنے کا کوئی ارادہ نہیں تھا۔ انڈین ایر فورس کے پاس صرف ایک ہی قسم کے بمبار ہوائی جہاز تھے جن کو "کینبرا" ہوائی جہاز کہتے ہیں۔ یہ ہوائی جہاز ہلکے قسم کے بم گرانے والے ہوائی جہاز ہیں۔ ہمارے بعض کینبرا ہوائی جہازوں میں ایسے کیمرے خاص طور پر لگے ہوئے ہیں جن کی مدد سے جاسوسی کے دوران تصویریں بھی اُتاری جا سکتی ہیں۔

لڑاکا (فائٹر) جہاز

فوجی ہوائی جہازوں میں دوسری اہم قسم لڑاکا ہوائی جہازوں کی ہے جن کا کام ہوائی حملے سے بچاؤ کرنا ہوتا ہے۔ دشمن کا کوئی ہوائی جہاز جب ہمارے ملک کی سرحدوں کے اندر گھس آتا ہے تو ہمارے

لڑاکا ہوائی جہازوں کو راڈار اسٹیشن والے خبردار کر دیتے ہیں۔ یہ ہوائی جہاز فوراً ہی اُڑان بھر کر آسمان میں پہنچتے ہیں اور دشمن کے ہوائی جہازوں کا مقابلہ کرتے ہیں اور انھیں حملہ کرنے سے روکتے ہیں۔ یہ ہوائی جہاز چونکہ دشمن کے ہوائی جہازوں کا راستہ روک کر ان سے لڑتے ہیں اس لیے انھیں لڑاکا ہوائی جہاز کہتے ہیں۔ ان ہوائی جہازوں میں اگر تھوڑی بہت تبدیلیاں کر لی جائیں تو یہ زمینی لڑائیوں میں بھی مدد دیتے ہیں۔ اس حالت میں یہ ہوائی جہاز دشمن کے توپخانے، ٹینکوں اور فوجی دستوں پر حملے کرتے ہیں۔ ایسے کام کرنے والے ہوائی جہازوں کو "گراونڈ اٹیک" یعنی زمینی حملہ کرنے والے ہوائی جہاز کہتے ہیں۔ 1965 اور 1971 میں پاکستان سے ہمارے ملک کی جو لڑائیاں ہوئی تھیں ان میں آئی اے ایف نے زیادہ تر ایسے ہی ہوائی جہاز استعمال کیے تھے۔ ہمارے لڑاکا ہوائی جہازوں میں سے ایک ہوائی جہاز مِگ 21 (MiG-21) ہے جو روسی ہوائی جہاز ہے اور اب اسے بھارت میں ہی بنایا جاتا ہے۔ دشمن کا ہوائی جہاز روکنے اور زمینی حملہ کرنے، ان دونوں کاموں کے لیے اس ہوائی جہاز کا استعمال کیا جا سکتا ہے۔ بھارت میں ہی بنایا گیا ایک دوسرا ہوائی جہاز ایچ ایف 24 (ماروت) ہے جو زمینی حملہ کرنے کے لیے معیاری ہوائی جہاز ہے۔ روسی ساخت کا ایک اور ہوائی جہاز "سکھوئی" بھی زمینی حملے کرنے والا ہوائی جہاز ہے اس قسم کے کچھ پُرانے ہوائی جہاز ہنٹر اور مسٹیئر ہیں جن کا استعمال بھی بہت عام ہے۔

بمبار اور زمینی حملہ کرنے والے ہوائی جہازوں کا ایک اہم کام یہ ہوتا ہے کہ وہ دشمن کے علاقے میں واقع اس کی شپ یارڈ، بندرگاہوں، ریلوے یارڈوں اور دیگر ایسے ٹھکانوں، ٹینکوں اور فوجی گاڑیوں کے جماؤ وغیرہ پر بمباری کرتے ہیں اور میدانِ جنگ سے دشمن کا رابطہ رکھنے والے نظام کو تباہ کر دیتے ہیں۔ بعض لڑاکا ہوائی جہازوں میں کیمرے بھی لگے ہوتے ہیں جو دشمن کے فوجی ٹھکانوں کی تصویریں اُتار لیتے ہیں۔

زمینی حملہ کرنے والے ہوائی جہازوں میں راکٹ، توپیں اور مشین گنیں لگی ہوتی ہیں۔ یہ ہوائی جہاز اپنے ساتھ تھوڑے بہت بم بھی لے جا سکتے ہیں۔ بعض نئے جہازوں میں فضا سے فضا میں اور فضا سے زمین

جہاز ایچ ایس 748 (ایورو)

سیبرز جہاز

ناٹ جہاز

پر مار کرنے والے مزائل بھی لے جائے جا سکتے ہیں۔

آسمان کی بلندیوں پر جب دشمن کے ہوائی جہازوں کا سامنا ہوتا ہے تو اس وقت جو لڑائی ہوتی ہے اسے "ڈاگ فائٹ" کہتے ہیں۔ اس قسم کی لڑائی میں ہوائی جہاز کی خوبی اور پائلٹ کی مہارت دونوں ہی برابر کا رول ادا کرتے ہیں۔ جو ہوائی جہاز آسانی کے ساتھ ادھر اُدھر موڑا جا سکتا ہے وہ زیادہ کارآمد ہوتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ ہمارے ملک کے نیٹ ہوائی جہاز پاکستان کے سیبر ہوائی جہازوں کے مقابلے میں بہتر ثابت ہوئے۔ حالانکہ نیٹ ہوائی جہاز ان سے چھوٹے بھی تھے اور ان کا اسلحہ بھی کم تھا۔

ٹرانسپورٹ ہوائی جہاز

ایرفورس کا ایک دوسرا کام محاذ پر فوجی دستے اور جنگی ساز و سامان پہنچانا ہے اور یہ ایک اہم کام ہے۔ اس کام کے لیے ایرفورس "ٹروپ کیریر" استعمال کرتی ہے۔ یہ ہوائی جہاز بالکل ویسے ہی ہوتے ہیں جیسے مسافروں کو ایک جگہ سے دوسری جگہ لے جانے والے سول ہوائی جہاز ہوتے ہیں۔ ان دونوں میں اگر کوئی بڑا فرق ہے تو وہ اندرونی بناوٹ ہے۔ ٹروپ کیریر ہوائی جہازوں کے اندر اس بات کا خاص خیال رکھا جاتا ہے کہ زیادہ سے زیادہ بوجھ اٹھایا جا سکے جبکہ سول ہوائی جہازوں میں مسافروں کے لیے زیادہ سے زیادہ آرام مہیا کرنے کی کوشش کی جاتی ہے۔

انڈین ایرفورس میں کئی قسم کے ٹرانسپورٹ ہوائی جہاز

ہیں مثلاً "اے این 12" کیریبو، پیکیٹ، "ایچ ایس 748" جسے پہلے ایورو کے نام سے جانا جاتا تھا اور پرانے ڈکوٹا بھی بڑی تعداد میں ہیں۔ ان کے علاوہ کچھ ہلکے قسم کے ٹرانسپورٹ ہوائی جہاز بھی ہیں جو چھوٹے چھوٹے ہوائی اڈوں پر اتر سکتے ہیں اور وہاں سے اُڑان بھی بھر سکتے ہیں۔ ان ہوائی جہازوں کا استعمال بلندی پر واقع ایسے پہاڑی علاقوں میں کیا جاتا ہے جہاں پر بڑے ہوائی اڈے نہیں بنائے جا سکتے۔

زیادہ لمبی اڑان بھرنے والے ہوائی جہازوں سے کھلے سمندروں میں نگرانی کا کام بھی لیا جاتا ہے۔ یہ ہوائی جہاز دشمن کے سمندری جہازوں کی نقل و حرکت کا پتہ چلاتے رہتے ہیں۔ اسے سمندری یا بحری جاسوسی کا کام کہتے ہیں۔ آج کل یہ کام ہمارے "سپر کانسٹی لیشن" ہوائی جہاز کرتے ہیں۔

ہیلی کاپٹر

حالیہ برسوں میں ایک مختلف قسم کا ہوائی جہاز ایجاد ہوا ہے جس کو ہیلی کاپٹر کہتے ہیں۔ اسے مختلف کاموں کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ زیادہ تر اس کا استعمال امکانی مدد کے لیے ہوتا ہے یعنی اس کے ذریعے فوجی سپاہیوں اور ساز و سامان کو لے جایا جاتا ہے۔ زخمیوں کو نکال کر لانے کا کام بھی اس سے لیا جاتا ہے۔ دشمن کے چھاپہ مار فوجیوں کے خلاف بھی ہیلی کاپٹروں کا استعمال کیا گیا ہے لیکن ایسے ہیلی کاپٹروں میں توپیں لگی ہوتی ہیں۔

ہیلی کاپٹر کو چلانے کے لیے اس کے بلیڈ یا روٹر کام کرتے ہیں جو اس طیارے کی باڈی کے اوپر لگے ہوتے ہیں۔ یہ روٹر ہیلی کاپٹر کو زمین سے سیدھا اوپر اُٹھنے اور آگے بڑھنے میں مدد دیتے ہیں۔ جہاں ہیلی کاپٹر اترتا ہے اس چھوٹے سے قطعہ زمین کو "ہیلی پیڈ" کہتے ہیں۔ آج کل ہماری ایرفورس کے پاس فرانسیسی اور روسی ساخت کے ہیلی کاپٹر ہیں جن کے نام ہیں: ایلوئیٹ، ایم آئی 4 اور ایم آئی 8۔

ماضی، حال اور مستقبل

48-1947 میں جب کشمیر کی لڑائی چھڑی ہوئی تھی تو آئی اے ایف کے پاس اتنا وقت نہیں تھا کہ وہ اپنی طاقت کو بڑھائے اور ترقی کرے۔ لیکن اس لڑائی کے ختم ہوتے ہی آئی اے ایف نے ترقی کرنی شروع کردی۔ ملک کے مختلف حصّوں میں ٹریننگ اور مینٹی نینس کے سنٹر قائم کیے گئے اور انڈین ایرفورس نے سنجیدگی سے اپنے آپ کو منظم کرنا شروع کیا۔ وہ ایک ایسی متوازن جنگی طاقت بننا چاہتی تھی جو کسی بھی ہوائی حملے کا بخوبی مقابلہ کر سکے۔ ہمارا ملک اتنا امیر ملک نہیں تھا اس لیے ہم دوسرے ملکوں سے قیمتی ہوائی جہاز خریدنے پر زیادہ روپیہ خرچ نہیں کر سکتے تھے۔ جاپان کے ساتھ لڑی گئی جنگ کے بعد امریکہ والے کچھ ناکارہ بمبار ہوائی جہاز یہاں چھوڑ گئے تھے۔ یہ لبریٹر بمبار تھے۔ ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ بنگلور نے بیس سے زیادہ ایسے شاندار ہوائی جہازوں کی مرمت کر کے انھیں دوبارہ استعمال کے قابل بنا دیا۔ اس طرح بھارت کے پاس بمبار ہوائی جہازوں کی خاصی تعداد ہوگئی۔ پرانی قسم کے ڈکوٹا ہوائی جہازوں نے دوسری عالمگیر جنگ میں بہت کام کیا تھا اور اب بھی ان کا استعمال جاری ہے۔ کچھ تو ایسے ہوائی جہاز تھے اور کچھ سپر کانسٹی لیشن ہوائی جہاز ہم نے ایرانڈیا سے حاصل کر لیے۔ اس طرح ان تمام ہوائی جہازوں سے ہم نے اپنا ٹرانسپورٹ ونگ بنالیا۔ ٹیمپیسٹ، ہریکین اور سپٹ فائر ہوائی جہازوں کو ہم نے لڑاکا ہوائی جہازوں میں استعمال کیا۔

1948 میں ویمپائر جیٹ ہوائی جہازوں کو حاصل کر کے انڈین ایرفورس مشرق میں پہلی ایرفورس تھی جس کے پاس جیٹ ہوائی جہاز تھے۔ یہ مشہور ہوائی جہاز آج بھی استعمال ہوتے ہیں۔ بعد میں کئی

طوفانی جہاز

دوسری طرح کے جیٹ ہوائی جہاز بھی حاصل کر لیے گئے۔ سب سے پہلے فرانسیسی "اوراگ" (طوفانی) اور میسٹر ہوائی جہاز، پھر برٹش ہنٹر اور ینٹ ہوائی جہاز اور آخر میں روسی مگ 21 سپر سانک فائٹر جو آواز کی رفتار سے بھی زیادہ تیز اڑ سکتے ہیں۔ ٹرانسپورٹ اسکواڈرنوں کے لیے ہم نے سی 119 "فیرچائلڈ پیکٹ" ہوائی جہاز حاصل کیے جو چھاتہ دھاری فوجیوں کو اتارنے میں خاص طور پر مفید ثابت ہوتے ہیں۔ ان کے علاوہ اوٹر، کیریبس اور دیوتما روسی اے این 12 ہوائی جہاز بھی حاصل کیے گئے۔ ڈاک پہنچانے اور بڑی بڑی اہم ہستیوں کے سفر کے لیے ڈکوٹا ہوائی جہاز کے ساتھ "وائی کونٹ" ہوائی جہازوں کا بھی استعمال ہوا۔ بھارت میں بنایا گیا ایورو (ایچ ایس 743) اور روسی جیٹ ہوائی جہاز ٹی یو 24 بھی اسی مقصد کو پورا کرتے ہیں۔ پہاڑی علاقوں میں ہمارے بہت سے فوجی دستے فوجی اہمیت کی چوکیوں پر پہرہ دیتے ہیں۔ ان فوجی دستوں کی ضروریات پوری کرنے کی غرض سے ایرفورس کا کام بہت بڑھ گیا ہے۔ وہاں سے بیمار اور زخمی فوجیوں کو نکالنے اور وہاں پر گولہ بارود اور دوسرا سامان پہنچانے

کے لیے ہیلی کاپٹروں کا استعمال ضروری ہے اس لیے 1954 میں "سکورسکائی" ایس 55 اور ایس 62 قسم کے ہیلی کاپٹر ایرفورس میں شامل کیے گئے۔ آج کل ہیلی کاپٹروں میں ایم آئی 4 اور ایلوٹی II بی ہیلی کاپٹر معیاری سمجھے جاتے ہیں۔ ایلویٹ II بی ہیلی کاپٹر بھارت میں ہی بنایا جاتا ہے۔

یکم اپریل 1954 کو انڈین ایرفورس کی اکیسویں سالگرہ تھی۔ اسی روز ایر مارشل سبرتو مکرجی اس فوج کے پہلے بھارتی کمانڈر مقرر کیے گئے تھے۔ اس سے پہلے تمام کمانڈر انگریز ہی ہوتے تھے۔ ایر مارشل مکرجی 1933 سے ہی آئی اے ایف کے ساتھ رہے جبکہ یہ فوج قائم کی گئی تھی۔ اس یادگار موقع پر اس وقت بھارت کے راشٹرپتی ڈاکٹر راجندر پرشاد جی نے انڈین ایرفورس کی خدمات کے لیے پریزیڈنٹ کلر عطا کیا جو بہت بڑا اعزاز ہے۔

ایر مارشل مکرجی نے اس فوج کی کمان سنبھالتے ہی اس کو ترقی دینا شروع کر دیا۔ انھوں نے عام جنتا کو بتایا کہ انڈین ایرفورس کے ساتھ ساتھ شہریوں کی بھی ایک ایرفورس ہونی ضروری ہے

جہاز ویمپایر جیٹ

جہاز ٹمپیسٹ

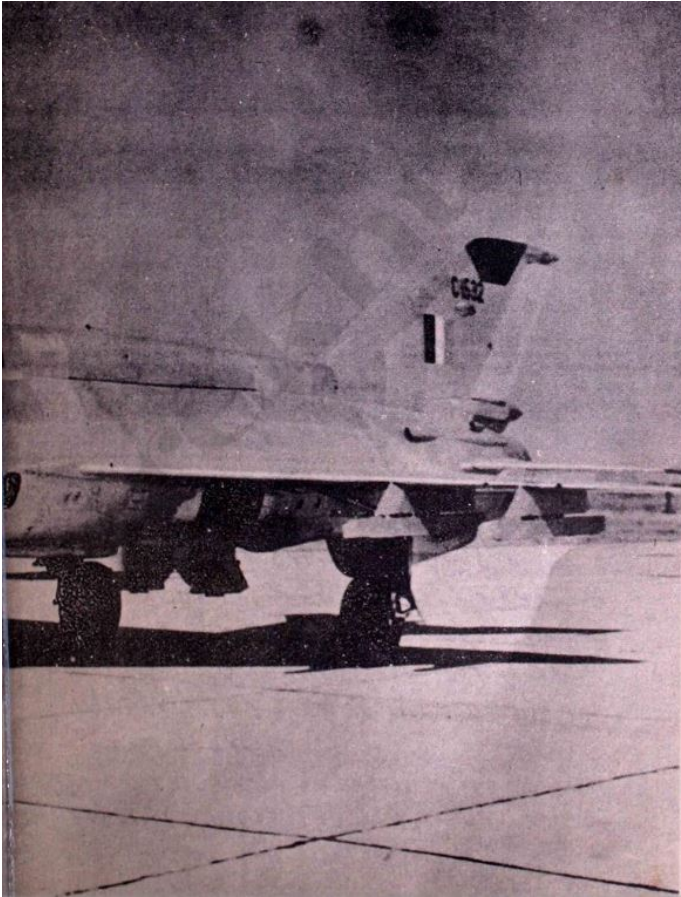
جو وقت آنے پر انڈین ایر فورس کی مدد کر سکے۔ نوجوانوں کے دلوں میں ہوابازی کا شوق پیدا کرنے کے لیے انھوں نے گلائیڈر ٹریننگ کی حوصلہ افزائی کی۔ انھوں نے ایک "آگزلری ایر فورس" قائم کی اور نیشنل کیڈٹ کور میں ایر ونگ کو شامل کیا۔

1960 میں جب ایر مارشل مکرجی کا انتقال ہوا تو ان کی جگہ ایر مارشل اسپی انجینئر نے انڈین ایر فورس کی باگ ڈور سنبھالی۔ ایر مارشل انجینئر بھی بڑے مشہور پائلٹ تھے۔ جب یہ سترہ برس کے تھے تو انھوں نے ہوائی جہاز اڑانے کے مقابلے میں حصہ لیا تھا۔ ایک انجن والے ایک ہوائی جہاز کو اکیلے اڑا کر لندن سے پیرس لے گئے تھے اور آغا خان پرائز جیت لیا تھا۔ اس مقابلے میں انھوں نے ایک دوسرے بھارتی پائلٹ جے آر ڈی ٹاٹا جو بھارت میں تجارتی ہوائی سروس کے بانی ہیں، کو ہرایا تھا۔

پچھلے دس برس میں انڈین ایر فورس نے بڑی زبردست ترقی کی ہے اور اب اس کی طاقت بہت بڑھ گئی ہے۔ آج کل انڈین ایر فورس کے پاس 45 سکواڈرن ہیں جن میں ہوائی جہازوں، تربیت یافتہ پائلٹوں اور دوسرے سامان کی کوئی کمی نہیں ہے۔ دنیا بھر کی ہوائی فوجوں میں ہماری انڈین ایر فورس کا معیار بھی کافی اونچا ہی سمجھا جاتا ہے۔ اس میں بعض تنظیمی تبدیلیوں کا منصوبہ پچھلے چند برسوں میں

تیار کیا گیا تھا اور آج کل ان تبدیلیوں کو ہی عملی جامہ پہنایا جا رہا ہے۔ انڈین ایر فورس کی یہ کوشش ہے کہ وہ تین جنگی جہاز مکمل طور پر ملک کے اندر ہی بنا لینے میں کامیاب ہو جائے۔ یہ ہوائی جہاز مگ 21، نیٹ اور ایچ ایف 24 ہیں۔

1973 میں انڈین ایر فورس کی سالگرہ کے موقع پر چیف آف دی ایر اسٹاف، ایر چیف مارشل او پی مہرہ نے اعلان کیا تھا کہ ایچ ایف 24 (ماروت) اور نیٹ ہوائی جہازوں کے نئے اور بہتر نمونوں کی تیاری کا کام کاغذی کارروائی کی حد سے آگے بڑھ چکا ہے۔ یہ نئے ہوائی جہاز اسی قسم کے پہلے ہوائی جہازوں سے زیادہ اور اچھا کام کر سکیں گے۔ مگ ہوائی جہازوں کا نیا ماڈل مگ 21 ایم (MiG-21M) بھی تیاری کے لیے دیا جانے والا ہے۔ انھوں نے یہ بھی بتایا تھا کہ وہ ایر فورس کے واحد بمبار ہوائی جہاز کینبرا کا بھی مناسب نعم البدل تلاش کر رہے ہیں۔ ہمیں

صدر جمہوریہ ڈاکٹر راجندر پرشاد انڈین ایر فورس کو پریزیڈنٹ کلر عطا کرتے ہوئے

این سی سی کا ایر ونگ

دراصل ایسا ہوائی جہاز چاہیے جو بہتر مار کر سکے اور کافی دور تک بھی جا سکے۔ دوسرے الفاظ میں ہمیں درمیانی درجے والے یا بھاری بم گرانے والے بمبار ہوائی جہاز کی ضرورت ہے۔

ہماری انڈین ایر فورس ابھی اس قابل تو نہیں ہوئی ہے کہ ہم اس کا مقابلہ برطانیہ، امریکہ، روس، چین یا فرانس جیسی بڑی طاقتوں کی ایر فورس سے کریں لیکن یہ ایک حقیقت ہے کہ دنیا کے جس حصے میں ہماری ایر فورس کو کام کرنا ہے اس کو مدِنظر رکھتے ہوئے ہماری ہوائی فوج کی طاقت اچھی خاصی ہے۔ بلاشبہ انڈین ایر فورس ان تمام فرائض کو سر انجام دے سکتی ہے جو اس کے ذمے سونپے جائیں گے۔

گزشتہ 20 برسوں میں پائلٹ والے ہوائی جہازوں کی نسبت گائیڈڈ مزائل نے زیادہ کامیابی حاصل کر لی ہے اور ان کا ہی استعمال ہونے لگا ہے۔ روس اور امریکہ ہر دو ممالک

یں انٹر کانٹی نینٹل بیلاسٹک مزائل ہر وقت تیار رہتے ہیں جو دشمن ملک کے اہم فوجی ٹھکانوں کو اپنے ملک میں بیٹھے بیٹھے ہی نشانہ بنا سکتے ہیں۔ یہ ایسا خودکار ہتھیار ہے جس سے ایک براعظم سے دوسرے براعظم میں تباہی پھیلائی جاسکتی ہے۔ آئی سی بی ایم اس ہتھیار کا مخفف نام ہے اور اس کی ایجاد نے دنیا بھر کے جنگی جنونیوں کے جنگی بخار اتار کر رکھ دیے ہیں۔ یہ انتہائی خطرناک اور تباہ کُن ہتھیار ہے۔ اس قسم کے مزائل چین کے پاس بھی ہیں لیکن ان کی طاقت امریکی اور روسی مزائل سے کچھ کم ہے۔ اگر کوئی جنگ چھڑ جائے تو ان آئی سی بی ایم ہتھیاروں کا فوراً ہی استعمال کیا جائے گا۔ اس لیے ہم امید کرتے ہیں کہ اس قسم کی نوبت نہ ہی آئے تو اچھا ہے۔ ان ہتھیاروں کے خوف کی وجہ سے ہی جنگی جنونیوں کے حوصلے ٹھنڈے ہیں اور وہ جنگ نہیں کرنا چاہتے۔ ان ہتھیاروں کے استعمال کا مطلب ہی مکمل تباہی ہے۔

گلائڈر ٹریننگ

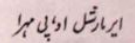
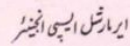
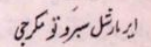
مگ - ۲۱ جہاز

ایرفورس کی جگہ لینے کے لیے اُڑنے والی ایک مشین بھی بن گئی ہے جس میں کوئی پائلٹ نہیں ہوتا۔ اسے "ری موٹلی پائلٹڈ وہیکل" (آر پی وی) کہتے ہیں۔ آج کل جو لڑاکا اور بمبار ہوائی جہاز استعمال ہوتے ہیں، ہوسکتا ہے ان کی جگہ یہ اُڑنے والی مشین لے لے۔ اگر ایسا ہوگیا تو ایرفورس میں صرف ٹرانسپورٹ ونگ ہی رہ جائے گا۔ تاہم یہ مشکل ہی نظر آتا ہے کہ مستقبل قریب میں پائلٹ والے ہوائی جہازوں کا استعمال قطعی بند ہوجائے، کیونکہ پائلٹ والے ہوائی جہازوں کے لیے کوئی نہ کوئی کام ہمیشہ ہی رہے گا۔

اس میں کوئی شک نہیں کہ تکنیکی ترقی کو دیکھتے ہوئے آئی اے ایف میں بڑی تیزی کے ساتھ تبدیلیاں لانی پڑیں گی لیکن ہماری ہوائی فوج ہمیشہ قائم رہے گی جس میں بہادر اور نوجوان پائلٹ اُڑان بھریں گے۔ ماہر تکنیک کار زمین پر اپنی خدمات سرانجام دیں گے اور یہ دونوں اپنا اپنا کام بے لوث ہوکر پوری لگن کے ساتھ انجام دیتے رہیں گے۔

ایرمارشل سبروتو مکرجی

ایرمارشل اے ایم انجینئر

ایرمارشل اوپی مہرا

بیلی کاپٹر ایس ـ 55

آسمان کے ہیرو

اسکواڈرن لیڈر بھاردواج اس وقت چھمب میں بھارتی فوجی دستوں کی ہوائی امداد کے مشن کی رہنمائی کر رہے تھے کہ اچانک ان کے اور ان کے ساتھی کے ہوائی جہازوں پر زمین سے توپ چلا کر حملہ کیا گیا۔ دونوں پائلٹوں نے کمال ہوشیاری کے ساتھ خود کو اس حملے سے بچا لیا لیکن عین اسی وقت دشمن کے سیبر جیٹ ہوائی جہازوں نے انھیں آ گھیرا۔ اس موقع پر اسکواڈرن لیڈر بھاردواج نے اپنی مہارت کا ثبوت دیا اور اپنے ساتھی کے ہوائی جہاز کو خطرے سے نکال کر دور لے گئے۔ اس کے بعد وہ اپنا ہوائی جہاز واپس لے آئے اور دشمن سے لڑائی شروع کر دی انھوں نے ایک سیبر جیٹ مار گرایا اور اسے دیکھ کر باقی کے سیبر جیٹ پیٹھ دکھا گئے۔ اس وقت سکواڈرن لیڈر بھاردواج ہوا میں اکیلے رہ گئے تھے اور ان کے ہوائی جہاز کو بھی نقصان پہنچا تھا۔ اگر وہ چاہتے تو حفاظت کے ساتھ واپس اپنی بیس میں پہنچ سکتے تھے لیکن انھوں نے ایسا نہیں کیا اور وہ آگے ہی بڑھتے چلے گئے۔ انھوں نے پاکستانی فوجی دستوں اور ٹینکوں پر پے در پے حملے کیے اور اپنے ہوائی اڈے پر واپس لوٹنے سے پہلے دشمن کو زبردست نقصان پہنچا دیا۔ ان کی مثالی بہادری اور لیڈر شپ کے صلے میں اسکواڈرن لیڈر بھاردواج کو مہاویر چکر کا اعزاز عطا کیا گیا۔

ونگ کمانڈر سیسل وِدین پارکر نے بھی بہادری کا
ایک ایسا ہی کارنامہ انجام دے کر مہاویر چکر حاصل کیا
تھا۔ آپ ایک فائٹر بمبار اسکواڈرن کی رہنمائی کر رہے
تھے۔ دشمن کے علاقے میں کافی اندر جاکر بمباری کرنے کے
مشن کے بعد جب آپ واپس آرہے تھے تو دشمن کے سیبر
ہوائی جہازوں نے ان پر حملہ کردیا۔ پارکر نے ان کا مقابلہ
کیا۔ ایک سیبر کو مار گرایا اور دوسرے کو زبردست نقصان
پہنچایا۔ ایک دیگر مشن میں دشمن کی زبردست گولہ باری کے
باوجود انھوں نے اٹک کی آئیل ریفائنری پر حملہ کیا اور
اسے نقصان پہنچایا۔ انھیں بھی مہاویر چکر عطا کیا گیا۔
ان کی کارگزاری کی تعریف میں سرکاری مراسلے کا ایک
حصہ یہ تھا:

"ونگ کمانڈر پارکر کو جس مشن پر بھی بھیجا گیا انھوں نے
ہر جگہ انتہائی ہمت اور مستقل مزاجی سے کام لیا اور اپنے
زیرِ کمان دوسرے پائلٹوں کی نظر میں خود ہی ایک شاندار
مثال بنے رہے۔ امن اور جنگ ہر دو موقعوں پر ان کی
لیڈر شپ غیر معمولی رہی ہے۔ دشمن کی زبردست مزاحمت
کا سامنا کرتے وقت انھوں نے فرض شناسی اور بہادری
کا شاندار مظاہرہ کیا اور ہر مشن کی رہنمائی میں ہمت اور
حوصلے سے کام لیا۔"

یہ واقعات دسمبر 1971 میں پاکستان کے ساتھ لڑی جانے والی جنگ کے ہیں۔ اصلی جھگڑا
نومبر 1971 میں شروع ہوا جب پاکستانی ہوائی جہازوں نے ہمارے ملک کے مشرقی حصے میں
فضائی خلاف ورزی کی کوشش کی تھی۔ آئی اے ایف کے نیٹ ہوائی جہازوں نے ان کی اس
کوشش کو ناکام بنادیا تھا۔ فلائیٹ لیفٹیننٹ آر۔ مسیح، فلائیٹ لیفٹیننٹ ایم۔ اے۔ گن پتی
اور فلائنگ افسر ڈی۔ لیزارس نے تین پاکستانی سیبر ہوائی جہاز مار گرائے تھے اور اپنی اس
بہادری کے صلے میں سب سے پہلے تین ویر چکر حاصل کیے تھے۔ اصل جنگ کا اعلان ہونے
سے پہلے پاکستان ایر فورس نے کوشش کی تھی کہ ہمیں بے خبری میں پکڑلے۔ انھوں نے
اچانک ہی ہمارے کئی ہوائی اڈّوں پر ایک ساتھ حملہ کردیا تھا لیکن ہم اس قسم کے کسی بھی
حملے کے لیے پہلے ہی تیار بیٹھے تھے۔ ہم نے اپنے بچاؤ کے لیے کنکریٹ کے تہہ خانے بناکر اپنے
ہوائی جہاز ان میں چھپاکر رکھے ہوئے تھے۔ پاکستان ایر فورس نے حملہ کیا اور بُری طرح
ناکام رہی کیونکہ ان حملوں میں ایک بھی بھارتی ہوائی جہاز کو نقصان نہیں پہنچا تھا۔

چند گھنٹے بعد انڈین ایر فورس نے پاکستانی حملے کا بدلہ بھی لے لیا۔ ہمارے بمبار اور فائٹر (لڑاکا)
بمبار ہوائی جہازوں نے سرحد پار کی اور پاکستانی ہوائی اڈّوں کے علاوہ دوسرے اہم فوجی ٹھکانوں پر
بھی زبردست حملے کیے۔ اسی رات پاکستان کے زمینی فوجی دستوں نے چھمب سیکٹر میں زبردست حملہ
کردیا اور یہ کوشش کی کہ کشمیر کو جانے والی سپلائی کی سڑک کو کاٹ دیں لیکن اس کے بعد جو معرکے
کا رن پڑا اس میں دونوں جانب کی انفنٹری اور ٹینک تو شامل تھے ہی لیکن انڈین ایر فورس نے
بھی بڑا اہم رول ادا کیا تھا۔ ہمارے ہوائی جہازوں نے ایک طرف تو بھارتی فوجی دستوں کی مدد کی اور
دوسری طرف دشمن کی رسد گاڑیوں اور فوجی دستوں پر بھی کاری ضربیں لگائی تھیں۔

دشمن کے بارے میں معلومات حاصل کرنے کے لیے ہمارے فائٹر بمبار اسکواڈرنوں نے کئی اُڑانیں بھریں۔
دشمن کے فوجی دستوں اور فوجی گاڑیوں پر حملے کیے اور جاسوسی کے کئی خطرناک مشن انھوں نے مکمل کیے۔

انڈین ایرفورس کے کئی ہیرو ہیں۔ انہی میں سے ایک کا نام ونگ کمانڈر ہرچرن سنگھ منگت ہے جنھوں نے ایک مشکل مشن کو پورا کیا تھا۔ اپنے مشن کی تکمیل کے دوران ونگ کمانڈر منگت کے ہوائی جہاز کو دشمن کی زبردست گولہ باری کا سامنا کرنا پڑا۔ ان کے ہوائی جہاز پر تین مرتبہ گولی لگی لیکن منگت بہادری کے ساتھ اس وقت تک لڑتے رہے جب تک انھیں محسوس ہوا کہ اس مشن میں شامل ان کے دوسرے ساتھیوں کے ہوائی جہازوں کو بھی کافی نقصان پہنچ چکا ہے۔ اس وقت دشمن کے ہوائی جہازوں نے اچانک حملہ کر دیا لیکن خوش قسمتی سے وہ اپنے اور اپنے تمام ساتھیوں کے ہوائی جہازوں کو حملے کی زد سے باہر نکال لائے اور حفاظت کے ساتھ اپنے ہوائی اڈے پر لوٹ آئے۔ جب ان کا ہوائی جہاز اترا تو پتہ چلا کہ ان کے ہوائی جہاز کو بہت زیادہ نقصان پہنچا تھا۔ اس کے بعض اہم پرزے تک ٹوٹ کر گر گئے تھے۔ اس ہوائی جہاز کے پائلٹ کی کمال مہارت ہی تھی جو اسے اس نازک حالت میں بھی واپس ہوائی اڈے پر لے آئی تھی۔ ونگ کمانڈر منگت کو اس بہادری کے صلے میں مہاویر چکر دیا گیا اور وہ اسے حاصل کرنے کے صحیح معنوں میں حقدار تھے۔

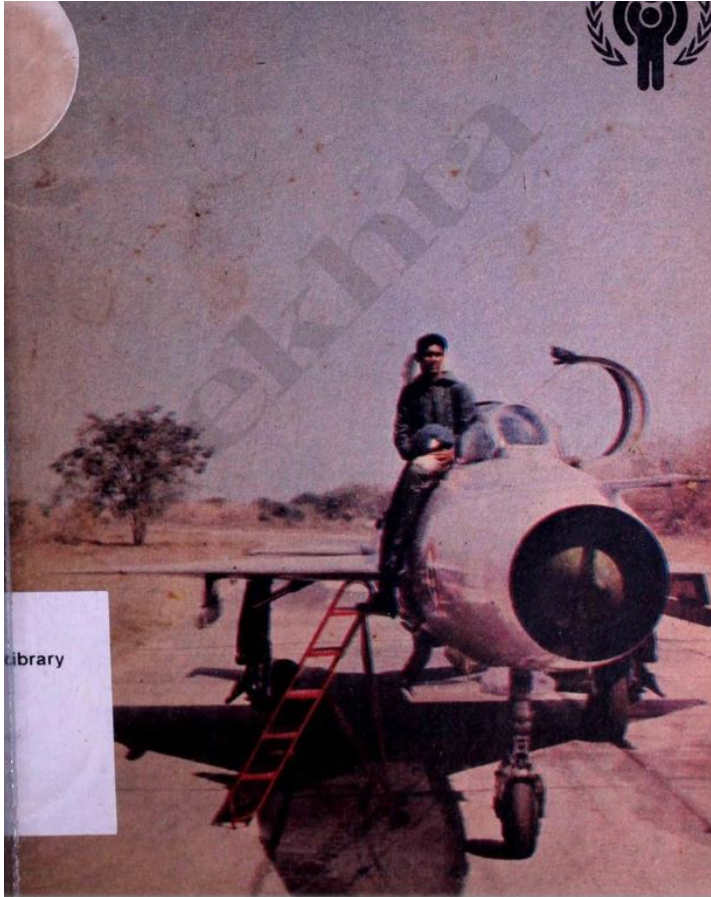
راجستھان کے ریگستانی علاقوں میں بھی آئی اے ایف نے ہمارے زمینی فوجی دستوں کی شاندار خدمت کی تھی۔ ہماری ایرفورس نے دشمن کے فوجی دستوں اور ٹینکوں پر کئی کامیاب حملے کیے اور بھاری تعداد میں دشمن کے ٹینک تباہ کر دیے۔ مغربی سیکٹر میں کشمیر سے لے کر سندھ کے ریگستان تک انڈین ایرفورس نے بڑی تعداد میں پاکستانی ٹینکوں کو تباہ کیا۔

مشرقی سیکٹر میں جہاں بنگلہ دیش کی آزادی کی جنگ لڑی جا رہی تھی آئی اے ایف نے دشمن کے ہوائی اڈوں کو برباد کرنا شروع کر دیا۔ ڈھاکہ میں دو بڑے ہوائی اڈے تھے اور چھ دیگر چھوٹے ہوائی اڈے دوسرے علاقوں میں تھے۔ 6 دسمبر تک تمام بڑے ہوائی اڈے ناکارہ کر دیے گئے تھے اور 9 دسمبر کو بنگلہ دیش کا ایک بھی ہوائی اڈہ کام کے لائق نہیں رہا تھا۔ جو پاکستانی ہوائی جہاز استعمال نہیں ہو رہے تھے انھیں ہوائی اڈوں پر ہی تباہ کر دیا گیا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ پاکستان کے زمینی فوجی دستوں کو کسی قسم کی ہوائی امداد نہ ملی اور اس طرح ان کے حوصلے بری طرح پست ہو گئے۔ اگرچہ ان زمینی فوجی دستوں نے

بڑے مضبوط مورچے قائم کر رکھے تھے اور نہ صرف ان کی طیارہ شکن توپیں بھی ہماری توپوں سے بہتر تھیں بلکہ ان کے پاس گولہ بارود بھی کافی مقدار میں موجود تھا۔ ان تمام جنگی ہتھیاروں سے ہمارے حملہ کرنے والے نیز جاسوسی کرنے والے ہوائی جہازوں کو کافی خطرہ درپیش رہا۔

مہادیرچکر حاصل کرنے والے آئی اے ایف کے ایک دیگر پائلٹ ونگ کمانڈر سروپ کرشن کول ہیں۔ دشمن پر حملہ کرنے کا منصوبہ تیار کرنے کے لیے انڈین آرمی کو بنگلہ دیش کے ان علاقوں کی تصویریں درکار تھیں جہاں پر دشمن نے مضبوط مورچے قائم کر رکھے تھے۔ ان تصویروں کو فوری طور پر حاصل کرنا ضروری تھا۔ ایک فائٹر بمبار اسکواڈرن کے لیڈر ونگ کمانڈر سروپ کرشن کول نے یہ تصویریں لانے کے لیے اپنی خدمات پیش کر دیں۔ بھاری گولہ باری کے درمیان انھوں نے ان علاقوں پر کئی مرتبہ دو دو سو فٹ تک کی نیچی اُڑان کی۔ یہ انتہائی خطرناک اور جان جوکھم کا کام تھا لیکن ونگ کمانڈر کول کے ارادے نہ بدل سکے اور انھوں نے کامیابی کے ساتھ اپنا مشن پورا کر کے ہی دم لیا۔

ڈھاکہ پر حملہ کرنے والے آئی اے ایف کے پہلے آٹھ ہوائی جہازوں کی رہنمائی بھی ونگ کمانڈر کول نے ہی کی تھی۔ جب وہ اپنے نشانے کے قریب پہنچے تو دشمن کے چار ہوائی جہازوں نے ان پر حملہ کر دیا۔ کول نے کمال ہوشیاری سے نہ صرف دشمن کے ہوائی جہازوں کو چکمہ ہی دیا بلکہ ان میں سے دو ہوائی جہازوں کو گرانے میں کامیاب بھی ہو گئے۔ باقی کے دونوں ہوائی جہاز ڈر کے مارے غائب ہو گئے۔ اس کے بعد ہمارے ہوائی جہاز اپنے نشانے پر سیدھا حملہ کر سکتے تھے۔

یہ تمام ہوائی مشن بھارتی پائلٹوں کی بہادری، فرض شناسی اور دلیری کے بھاری ثبوت ہیں اور اس قسم کے مشن کے لیے رضاکارانہ طور پر اپنی خدمات پیش کر کے ونگ کمانڈر کول نے اعلیٰ درجے کی ہمت اور بہادری کا مظاہرہ کیا تھا۔

اس سلسلے کی دوسری کتابیں

ہر کتاب کی قیمت : 1/50

باپو (حصہ اوّل، دوم)	ایف، سی، فریٹاس	مترجم: صالحہ عابد حسین
کشمیر	مالا سنگھ	〃 خدیجہ عظیم
پرندوں کی دنیا	جمال آرا	〃 شفیع الدین نیّر
ہماری ندیوں کی کہانی (اوّل)	لیلا مجمدار	〃 رضیہ سجاد ظہیر
جنت کی سیر اور دوسری کہانیاں	لیلاوتی بھاگوت	〃 〃
ہماری ندیوں کی کہانی (دوم)	ال، دتی اپّا	〃 سید احسان
رسیلی کہانیاں	منوج داس	〃 صغرا مہدی
آزادی کی کہانی (اوّل)	وشنو پربھاکر	〃 انور کمال حسینی
〃 (دوم)	سمنگل پرکاش	〃 〃
ہماری ریلیں	جگجیت سنگھ	〃 عرش ملسیانی
آؤ ناٹک کھیلیں	اوما آنند	〃 رفیعہ منظور الامین
بہت دن ہوئے (اوّل)	ایم چوکسی و پی ایم جوشی	〃 رضیہ سجاد ظہیر
〃 (دوم)	〃	〃 پریتم لال
بہادروں کی کہانیاں	راجندر اوستھی	〃 انور کمال حسینی
روہنت و نندیا	کرشن چیتنیہ	〃 〃
سدا بہار کہانیاں	شانتا رنگاچاری	〃 〃
مورا	ملک راج آنند	〃 〃
سونا کی سیر	تارا تیواڑی	〃 〃
پھول اور شہد کی مکھی	اشوک داور	〃 〃
سب کا ساتھی سب کا دوست	اوما شنکر جوشی	〃 〃
ایجادیں جنھوں نے دنیا بدل ڈالی (اول دوم)	میر نجابت علی	〃 سید احساق
بڑا پانی	لیلا مجمدار	〃 صالحہ عابد حسین
خالہ بلی کا خاندان	ایم ڈی چترویدی	〃 شفیع الدین نیّر
ہاکی کا کھیل	سردیندو سانیال	〃 پریتم لال
ہندوستان کی عظیم کتابیں	منوج داس	〃 〃
اولمپک کھیل اور ان کے ہیرو	مل ول ڈیمیلو	〃 سید احسان
ڈاک ٹکٹوں کی کہانی	ایس، پی، چٹرجی	〃 〃
درختوں کی دنیا	رسکن بونڈ	〃 منظر الحق علوی
چڑیا گھر میں	〃	〃 مخمور سعیدی
شری رام کی کہانی	نسا مہتہ	〃 انیس مرزا
روپا ہاتھی	مکی پٹیل	〃 ایس، اے، رحمٰن